



# วิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับข้อสัญญาในเงื่อนไขกรรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์

ชำนาญ หยุดตั้ง

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต  
สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ปริธี พนมยงค์  
มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์

พ.ศ. 2556

**Analysis of Problems related to the Contract Terms of Conditions of  
Car Insurance Policies**

**Chamnan Yutung**

ลงทะเบียน.....	0225759.....
วันลงทะเบียน.....	1 ก.ค. 2556.....
เลขเรียกหนังสือ.....	วท 326.086384 85332
	2556

**A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements**

**for the Degree of Master of Laws**

**Department of Law**

**Pridi Banomyong Faculty of Law, Dhurakij Pundit University**

**2013**



## ใบรับรองวิทยานิพนธ์

คณะนิติศาสตร์ปรีดี พนมยงค์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์

ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต

หัวข้อวิทยานิพนธ์      วิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับข้อสัญญาในเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์  
เสนอโดย                      ชำนาญ หยูตั้ง  
สาขาวิชา                      นิติศาสตร์  
หมวดวิชา                      กฎหมายเอกชนและกฎหมายธุรกิจ  
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์      รองศาสตราจารย์พินิจ ทิพย์มณี

ได้พิจารณาเห็นชอบโดยคณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์แล้ว

.....ประธานกรรมการ  
(ศาสตราจารย์ ดร.ธีระ ศรีธรรมรักษ์)

.....กรรมการและอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์  
(รองศาสตราจารย์พินิจ ทิพย์มณี)

.....กรรมการ  
(รองศาสตราจารย์ ดร.วิจิตรา (ฟุ้งถัดดา) วิเชียรชม)

.....กรรมการ  
(รองศาสตราจารย์ไพฑูรย์ คงสมบูรณ์)

มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์ รับรองแล้ว

.....รองอธิการบดีฝ่ายวิชาการ  
(รองศาสตราจารย์ ดร.สมบูรณ์วัลย์ สัตยารักษ์วิทย์)

วันที่ 9 เดือน พฤษภาคม พ.ศ. 2556

## กิตติกรรมประกาศ

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณรองศาสตราจารย์พินิจ ทิพย์มณี อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ที่ได้สละเวลาให้คำปรึกษา แนะนำ และให้ความรู้เพิ่มเติมในการทำวิทยานิพนธ์เป็นอย่างดี ตลอดจนช่วยขัดเกลาแนวคิดทางนิติศาสตร์ให้กับผู้เขียน

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณศาสตราจารย์ ดร.ธีระ ศรีธรรมรักษ์ ที่กรุณาได้รับเป็นประธานกรรมการในการสอบวิทยานิพนธ์และให้คำแนะนำอันเป็นประโยชน์

ขอกราบขอบพระคุณรองศาสตราจารย์ไพฑูรย์ คงสมบูรณ์ และรองศาสตราจารย์ ดร. วิจิตรา (ฟุ้งลัดดา) วิเชียรชม ที่กรุณาสละเวลารับเป็นกรรมการในการสอบวิทยานิพนธ์ พร้อมให้คำแนะนำเกี่ยวกับการทำวิทยานิพนธ์

ขอกราบขอบพระคุณบัณฑิตศึกษา มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์ ตลอดจนเจ้าหน้าที่บุคลากรในส่วนวิทยานิพนธ์ที่ช่วยให้คำแนะนำและดำเนินการต่างๆ แก่ผู้เขียนเป็นอย่างดี

ขอกราบขอบพระคุณบิดา มารดาเป็นอย่างยิ่งที่ให้การสนับสนุนทุกๆ ด้าน และทุกๆ โอกาสรวมทั้งเพื่อนๆ ทุกคนที่ให้กำลังใจและให้ความช่วยเหลือด้านต่างๆ จนทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลงได้ด้วยดี

หากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้สามารถก่อให้เกิดความรู้และข้อคิดที่มีประโยชน์อันควรแก่การศึกษาหรือปฏิบัติ ผู้เขียนขอมอบความดีครั้งนี้ด้วยความระลึกถึงพระคุณครูบาอาจารย์ทุกท่าน ตลอดจนผู้แต่งหนังสือตำราทุกท่านที่ผู้เขียนใช้อ้างอิงในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ และผู้มีพระคุณของผู้เขียนทุกท่าน แต่หากมีข้อผิดพลาดหรือข้อบกพร่องของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ผู้เขียนขอน้อมรับไว้แต่เพียงผู้เดียว

ชานาญ หยุดตั้ง

## สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย .....	๗
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ .....	๘
กิตติกรรมประกาศ.....	๙
สารบัญตาราง .....	๑๐
บทที่	
1. บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	3
1.3 สมมติฐานของการศึกษา.....	3
1.4 ขอบเขตของการศึกษา.....	3
1.5 วิธีดำเนินการศึกษา .....	4
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	4
2. ความเป็นมา แนวความคิด หลักการ และทฤษฎีเกี่ยวกับข้อสัญญาในเงื่อนไข กรรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์.....	5
2.1 ความเป็นมาของการประกันภัยรถยนต์.....	5
2.1.1 ปัจจัยที่ทำให้เกิดภัยเกี่ยวกับรถยนต์.....	7
2.1.2 ประโยชน์ของการประกันภัยรถยนต์ .....	9
2.1.3 ประเภทของการประกันภัยรถยนต์ในประเทศไทย.....	9
2.2 แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการสัญญา.....	11
2.2.1 ความหมายของสัญญา .....	11
2.2.2 หลักความศักดิ์สิทธิ์ของเจตนา.....	13
2.2.3 หลักเสรีภาพในการทำสัญญา .....	15
2.3 ลักษณะของสัญญาประกันภัย.....	16
2.4 สิทธิและหน้าที่ของผู้เอาประกันภัย ผู้รับประกันภัย และผู้รับประกันภัย .....	21
2.4.1 สิทธิและหน้าที่ของผู้เอาประกันภัย .....	21
2.4.2 สิทธิและหน้าที่ของผู้รับประกันภัย .....	26
2.4.3 สิทธิและหน้าที่ของผู้รับประกันภัย.....	26

## สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
2.4.4 ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้รับประกันภัย.....	32
3. หลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับข้อสัญญาในเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ ของไทยเปรียบเทียบกับต่างประเทศ .....	35
3.1 สัญญาประกันภัย.....	35
3.2 กรมธรรม์ประกันภัย .....	37
3.3 เงื่อนไขที่ปรากฏอยู่ในกรมธรรม์ประกันภัย .....	42
3.3.1 สัญญาและข้อสัญญาในระบบกฎหมายจารีตประเพณี .....	42
3.3.2 สัญญาหรือข้อตกลงตามสัญญาประกันภัยในระบบกฎหมาย จารีตประเพณี .....	44
3.3.3 สัญญาและข้อสัญญาตามระบบกฎหมายลายลักษณ์อักษร โดยเฉพาะ ประเทศไทย.....	52
3.4 กฎหมายที่เกี่ยวกับ สัญญากรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ .....	60
3.4.1 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์.....	60
3.4.2 กฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก.....	61
3.5 มาตรการในการควบคุมการทำข้อสัญญาในกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ .....	64
3.5.1 การควบคุมการทำข้อสัญญาในกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ของ ประเทศไทย.....	65
3.5.2 มาตรการในการควบคุมการทำข้อสัญญาในประเทศอังกฤษ .....	84
3.5.3 มาตรการในการควบคุมการทำข้อสัญญาในประเทศสหพันธ์สาธารณรัฐ เยอรมนี.....	89
4. ปัญหาและวิเคราะห์ปัญหาข้อสัญญาในเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ .....	95
4.1 ปัญหาเกี่ยวกับความหมายของคำว่า “ผู้เอาประกันภัย” ในข้อสัญญาเงื่อนไข กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์มีความหมายไม่ชัดเจน .....	97
4.2 ปัญหาการเรียกค่าสินไหมทดแทนคืนในกรณีผู้ขับขี่ที่มีไม่ใช่ผู้เอาประกันภัย ปฏิบัติผิดเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ หมวดการคุ้มครองความรับผิด ต่อบุคคลภายนอก ข้อ 8.....	100

## สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
4.3 ปัญหาความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยในกรณีที่เกิดตามข้อสัญญาในเงื่อนไข กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์.....	104
4.4 ปัญหาข้อสัญญาในเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ที่ขัดต่อกฎหมายอื่น.....	107
4.4.1 ข้อยกเว้นความคุ้มครองในกรณีการขับขี่โดยบุคคลซึ่งในขณะที่ขับขี่ มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเส้นเลือดไม่น้อยกว่า 150 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์.....	107
4.4.2 ความคุ้มครองในกรณีการขับขี่โดยบุคคลซึ่งในขณะที่ขับขี่มีสารเสพติด ในร่างกาย.....	115
4.5 ปัญหาอายุความในกรณีที่ผู้รับประกันภัยฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนคืนจาก ผู้เอาประกันภัยจากการปฏิบัติผิดเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์.....	118
5. บทสรุปและข้อเสนอแนะ.....	121
5.1 บทสรุป.....	121
5.2 ข้อเสนอแนะ.....	123
บรรณานุกรม.....	125
ภาคผนวก.....	132
ประวัติผู้เขียน.....	150

## สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
2.1 บทสรุป.....	9
4.1 ผลของแอลกอฮอล์ที่มีต่อระบบประสาทส่วนกลาง และระบบกล้ามเนื้อ ระดับอันตรายของแอลกอฮอล์สำหรับร่างกายก่อให้เกิดความรุนแรงของ ฤทธิ์ในการลดการทำงานของระบบประสาทส่วนกลางและแอลกอฮอล์ เป็นสัดส่วนโดยตรงกับความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเส้นเลือด .....	108
4.2 การวิจัยและศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างระดับความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ ในเลือดและ โอกาสเกิดอุบัติเหตุจราจร.....	109

หัวข้อวิทยานิพนธ์	วิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับข้อสัญญาในเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์
ชื่อผู้เขียน	ชานาญ หยุตัง
อาจารย์ที่ปรึกษา	รองศาสตราจารย์ พิณิจ ทิพย์มณี
สาขาวิชา	นิติศาสตร์
ปีการศึกษา	2555

### บทคัดย่อ

การประกอบธุรกิจประกันภัยรถยนต์นั้น เป็นธุรกิจที่เกี่ยวกับประชาชนจำนวนมาก ทำให้รัฐต้องจัดตั้งสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) เข้ามาควบคุมและดูแลการประกอบธุรกิจประกันภัยรถยนต์ รวมทั้งข้อสัญญาในเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ด้วย โดยอาศัยพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 มาตรา 29 ออกเป็นคำสั่งนายทะเบียนที่ 22/2551 เรื่องให้ใช้แบบ ข้อความกรมธรรม์ประกันภัย เอกสารประกอบ และเอกสารแนบท้ายที่แก้ไขปรับปรุงแทนแบบ ข้อความกรมธรรม์ประกันภัย เอกสารประกอบ และเอกสารแนบท้ายที่ถูกยกเลิก แต่ก็ยังมีปัญหาเกี่ยวกับข้อสัญญาในเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์อยู่

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีจุดมุ่งหมายเพื่อศึกษาปัญหาเกี่ยวกับข้อสัญญาในเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ ถึงแม้ว่าสัญญาในเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์จะเป็นสัญญาสำเร็จรูป และผ่านการตรวจสอบและพิจารณาจากนายทะเบียนตามพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 มาตรา 29 แล้วก็ตาม แต่จากการศึกษาข้อสัญญาในเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ดังกล่าวพบว่ายังมีข้อสัญญาในเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์บางข้อที่ยังไม่ชัดเจนทำให้คู่สัญญาในเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์อาจเข้าใจผิดจนทำให้เกิดเป็นข้อพิพาทขึ้นได้ บางข้อที่ให้ความคุ้มครองผู้รับประกันภัยมากเกินไปจนทำให้ผู้เอาประกันภัยรับภาระเกินควร หรือบางข้อยังบกพร่องทำให้ผู้เอาประกันภัยหรือผู้ขับขี่ขาดจิตสำนึกในการขับขี่รถและความรับผิดชอบต่อสังคม

จากปัญหาดังกล่าวข้าพเจ้ามีข้อเสนอแนะให้มีการแก้ไขข้อสัญญาในเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ เพื่อให้เกิดความชัดเจน ไม่เป็นการเพิ่มภาระให้แก่ผู้เอาประกันภัยมากเกินไป และเพื่อให้ผู้เอาประกันภัยหรือผู้ขับขี่ได้ตระหนักถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ถนนร่วมกัน โดยให้นายทะเบียนเป็นผู้แก้ไขควบคุมตรวจสอบข้อสัญญาในเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์โดยออกเป็นคำสั่งนายทะเบียนเพื่อให้ผู้รับประกันภัยปฏิบัติเหมือนกัน

หัวข้อวิทยานิพนธ์	วิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับข้อสัญญาในเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์
ชื่อผู้เขียน	ชานาญ หยุตัง
อาจารย์ที่ปรึกษา	รองศาสตราจารย์ พิณิจ ทิพย์มณี
สาขาวิชา	นิติศาสตร์
ปีการศึกษา	2555

### บทคัดย่อ

การประกอบธุรกิจประกันภัยรถยนต์นั้น เป็นธุรกิจที่เกี่ยวกับประชาชนจำนวนมาก ทำให้รัฐต้องจัดตั้งสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) เข้ามาควบคุมและดูแลการประกอบธุรกิจประกันภัยรถยนต์ รวมทั้งข้อสัญญาในเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ด้วย โดยอาศัยพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 มาตรา 29 ออกเป็นคำสั่งนายทะเบียนที่ 22/2551 เรื่องให้ใช้แบบ ข้อความกรมธรรม์ประกันภัย เอกสารประกอบ และเอกสารแนบท้ายที่แก้ไขปรับปรุงแทนแบบ ข้อความกรมธรรม์ประกันภัย เอกสารประกอบ และเอกสารแนบท้ายที่ถูกยกเลิก แต่ก็ยังมีปัญหาเกี่ยวกับข้อสัญญาในเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์อยู่

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีจุดมุ่งหมายเพื่อศึกษาปัญหาเกี่ยวกับข้อสัญญาในเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ ถึงแม้ว่าสัญญาในเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์จะเป็นสัญญาสำเร็จรูป และผ่านการตรวจสอบและพิจารณาจากนายทะเบียนตามพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 มาตรา 29 แล้วก็ตาม แต่จากการศึกษาข้อสัญญาในเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ดังกล่าวพบว่ามีข้อสัญญาในเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์บางข้อที่ยังไม่ชัดเจนทำให้คู่สัญญาในเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์อาจเข้าใจผิดจนทำให้เกิดเป็นข้อพิพาทขึ้นได้ บางข้อที่ให้ความคุ้มครองผู้รับประกันภัยมากเกินไปจนทำให้ผู้เอาประกันภัยรับภาระเกินควร หรือบางข้อยังบกพร่องทำให้ผู้เอาประกันภัยหรือผู้ขับขี่ขาดจิตสำนึกในการขับขี่รถและความรับผิดชอบต่อสังคม

จากปัญหาดังกล่าวข้าพเจ้ามีข้อเสนอแนะให้มีการแก้ไขข้อสัญญาในเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ เพื่อให้เกิดความชัดเจน ไม่เป็นการเพิ่มภาระให้แก่ผู้เอาประกันภัยมากเกินไป และเพื่อให้ผู้เอาประกันภัยหรือผู้ขับขี่ได้ตระหนักถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ถนนร่วมกัน โดยให้นายทะเบียนเป็นผู้แก้ไขควบคุมตรวจสอบข้อสัญญาในเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์โดยออกเป็นคำสั่งนายทะเบียนเพื่อให้ผู้รับประกันภัยปฏิบัติเหมือนกัน

Thesis Title	Analysis of Problems related to the Contract Terms of Conditions of Car Insurance Policies
Author	Chamnan Yutung
Thesis Advisor	Associate Professor Pinit Tipmanee
Department	Law
Academic Year	2012

### ABSTRACT

The business of car insurance is the business which relates to the general public; therefore, the state deemed it necessary to establish Office of Insurance Commission (OIC) to control and maintain the car insurance business conduct including the contract terms of conditions of car insurance. By virtue of the Article 29 of the Casualty Insurance Act B.E. 2535 (1992) OIC issued the order of the registrar No. 22/2551 regarding the use of the revised form, the statement of the insurance, the documentation and the attachment in replacement of the cancelled form, statement of insurance, documentation and attachment. However, the problems on the contract terms of conditions of the car insurance remain.

The purpose of this thesis is to study the problems on the contract terms of conditions of the car insurance policy. Though the contract terms of conditions of the car insurance policy are the adhesion contract and they have been examined and considered by the registrar pursuant to Article 29 of the Casualty Insurance Act B.E. 2535(1992), it is found from the study of the contract terms of conditions of the mentioned car insurance policy that some contract terms are not clear which make the contractual parties misunderstand and cause the disputes. Some terms give excessive protection and cause excessive burden to the insured. Also, some defective terms cause the insured or the drivers lack of safety consciousness and social responsibility.

For the mentioned problems, I propose that the contract terms of conditions of car insurance policy should be revised to be more explicit, not to be excessive burden to the insured and to make the insured or the driver aware of road safety. The registrar will control and examine

the mentioned contract terms of conditions of car insurance policy by issuing the order of registrar to enforce the same practice for all insurers.

RECU

# บทที่ 1

## บทนำ

### 1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

เนื่องจากในปัจจุบันการประกันภัยรถยนต์เป็นการประกันวินาศภัยอย่างหนึ่ง ซึ่งกฎหมายมิได้กำหนดแบบของความสมบูรณ์ของสัญญาไว้ ฉะนั้นสัญญาประกันภัยจึงเกิดขึ้นโดยสมบูรณ์เมื่อคู่กรณีแสดงเจตนาสนองตอบถูกต้องตรงกัน กล่าวคือ เมื่อผู้เอาประกันภัยแสดงเจตนาทำประกันภัยกับผู้รับประกันภัย และหากผู้รับประกันภัยตกลงสนองรับการทำประกันภัยแล้ว สัญญาประกันภัยจะเกิดขึ้นโดยมีผลสมบูรณ์ผูกพันคู่สัญญาแม้ผู้รับประกันภัยจะยังมีได้ส่งมอบกรมธรรม์ประกันภัยให้แก่ผู้เอาประกันภัย

เนื่องจากการประกอบธุรกิจประกันภัยรถยนต์นั้น เป็นธุรกิจที่เกี่ยวกับประชาชนจำนวนมาก ทำให้รัฐต้องเข้ามาควบคุมการประกอบธุรกิจประกันภัยรถยนต์ รวมทั้งในการทำสัญญาประกันภัยรถยนต์ โดยรัฐได้จัดตั้งสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) ตามพระราชบัญญัติคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย พ.ศ. 2550 เข้ามาควบคุมและดูแลการประกอบธุรกิจประกันภัยรถยนต์ และมีพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 มาตรา 29<sup>1</sup> เข้ามาควบคุมในการทำสัญญาประกันภัย

---

<sup>1</sup> พระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 มาตรา 29 ได้บัญญัติว่า “กรมธรรม์ประกันภัยที่บริษัทออกให้แก่ผู้เอาประกันภัยต้องเป็นไปตามแบบและข้อความที่นายทะเบียนได้ให้ความเห็นชอบ ทั้งนี้รวมทั้งเอกสารหรือแนบท้ายกรมธรรม์ประกันภัยด้วย

แบบและข้อความที่นายทะเบียนได้ให้ความเห็นชอบไว้แล้วตามวรรคหนึ่ง เมื่อนายทะเบียนเห็นสมควรหรือเมื่อบริษัทร้องขอ นายทะเบียนจะส่งให้แก้ไขเปลี่ยนแปลงเพิ่มเติม หรือยกเลิกแบบหรือข้อความนั้นบางส่วนหรือทั้งหมดก็ได้

ในกรณีที่บริษัทออกกรมธรรม์ประกันภัยแตกต่างไปจากแบบหรือข้อความที่นายทะเบียนได้ให้ความเห็นชอบตามวรรคหนึ่งหรือวรรคสอง ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์ตามกรมธรรม์มีสิทธิเลือกให้บริษัทต้องรับผิดชอบในการชำระหนี้ตามแบบกรมธรรม์ประกันภัยหรือ ข้อความที่บริษัทออกให้ นั้น หรือตามแบบหรือข้อความที่นายทะเบียนได้ให้ความเห็นชอบไว้แล้วก็ได้ และไม่ว่าผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์ตามกรมธรรม์ประกันภัยจะใช้สิทธิดังกล่าวนี้ประการใดหรือไม่ ย่อมไม่เป็นเหตุให้บริษัทพ้นความผิดที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้.

รถยนต์ ซึ่งนายทะเบียนจะเป็นผู้กำหนดแบบ ข้อความในกรมธรรม์ประกันภัย และเอกสารประกอบ และเอกสารแนบท้ายของกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ โดยออกเป็นคำสั่งนายทะเบียน ที่ 22/2551 เรื่อง ให้ใช้แบบ ข้อความกรมธรรม์ประกันภัย เอกสารประกอบ และเอกสารแนบท้ายที่แก้ไข ปรับปรุงแทนแบบ ข้อความกรมธรรม์ประกันภัย เอกสารประกอบ และเอกสารแนบท้ายที่ถูกต้อง แต่ก่อนที่ผู้รับประกันภัยจะนำกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ไปเสนอขายให้แก่ผู้เอาประกันภัยนั้น กรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าวต้องได้รับความเห็นชอบจากนายทะเบียนก่อน เพื่อพิจารณาความ คุ่มครองกำหนดพิกัดอัตราเบี้ยประกันภัย ซึ่งเป็นการควบคุมและตรวจสอบสัญญากรมธรรม์ ประกันภัยรถยนต์ก่อนที่นำออกไปใช้ในธุรกิจประกันภัย เพื่อมิให้เกิดปัญหาการเอาเปรียบ กัน เพื่อให้เกิดความโปร่งใสแก่คู่สัญญาทั้งสองฝ่าย หากพิจารณาตามเงื่อนไขของกรมธรรม์ ประกันภัยรถยนต์ จะเห็นได้ว่ากรมธรรม์ประกันภัยได้แบ่งข้อสัญญาออกเป็น 3 ส่วน คือ 1. เงื่อนไข ทั่วไป 2. ข้อสัญญาเรื่องความคุ้มครอง 3. ข้อสัญญาเกี่ยวกับความคุ้มครอง ซึ่งการจัดทำกรมธรรม์ ประกันภัยในปัจจุบันแม้จะมีการควบคุมโดยนายทะเบียนของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและ ส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) ก็ยังมีข้อสัญญาเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ บางข้อที่มีข้อความในสัญญาไม่ชัดเจนทำให้เกิดการถกเถียงกันจนกลายเป็นข้อพิพาทเกิดขึ้น ให้ความคุ้มครองผู้รับประกันภัยมากเกินไป หรือบางข้อที่ยังบกพร่องมีลักษณะเป็นการให้ความ คุ้มครองจนทำให้ผู้เอาประกันภัยละเลยที่จะใช้ความระมัดระวังในการขับขี่รถยนต์จนก่อให้เกิด ความเสียหายต่อบุคคลอื่น สังคม ทำให้เศรษฐกิจของประเทศชาติต้องได้รับความเสียหาย และ ขัดต่อกฎหมายอื่น

ดังนั้น เพื่อให้ข้อสัญญาของเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ มีความชัดเจน ไม่เป็น การเพิ่มภาระให้แก่ผู้เอาประกันภัย และเพื่อให้ผู้เอาประกันภัยมีจิตสำนึกในการใช้ความระมัดระวัง ในการขับขี่รถและรับผิดชอบต่อสังคมพอสมควร จึงจำเป็นต้องศึกษาวิเคราะห์ถึงผลบังคับตาม กฎหมายของข้อสัญญาตามเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ซึ่งเป็นข้อสัญญาที่กำหนดสิทธิและ หน้าที่ของคู่สัญญาไว้และรวมถึงข้อสัญญาเฉพาะหรือข้อสัญญาในหมวดอื่นที่มีความเกี่ยวข้อง

---

ในกรณีที่บริษัทออกกรมธรรม์ประกันภัยโดยใช้แบบหรือข้อความที่นายทะเบียนมิได้ให้ความเห็นชอบ ตามวรรคหนึ่งหรือวรรคสอง ผู้เอาประกันภัยจะเลือกให้บริษัทต้องรับผิดชอบตามกรมธรรม์นั้น หรือจะบอกเลิก สัญญาประกันภัยนั้นเสียและให้บริษัทคืนเบี้ยประกันภัยทั้งสิ้นที่ได้ชำระไว้แล้วแก่บริษัทก็ได้ และไม่ว่า ผู้เอาประกันภัยจะใช้สิทธิดังกล่าวนี้ประการใดหรือไม่ ย่อมไม่เป็นเหตุให้บริษัทพ้นความผิดที่บัญญัติไว้ใน พระราชบัญญัตินี้."

## 1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาถึงความเป็นมา หลักการ แนวคิด ทฤษฎี ที่เกี่ยวกับกรรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์
2. เพื่อศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้องในเงื่อนไขกรรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ของไทยเปรียบเทียบกับต่างประเทศ
3. เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ปัญหาข้อสัญญาในเงื่อนไขกรรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์
4. เพื่อเสนอแนะแนวทางแก้ไขเกี่ยวกับปัญหาข้อสัญญาในเงื่อนไขกรรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์

## 1.3 สมมติฐานของการศึกษา

ข้อสัญญาในเงื่อนไขกรรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ถึงแม้ต้องผ่านความเห็นชอบจากนายทะเบียนของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) แล้วก็ตาม แต่ก็ยังมีข้อสัญญาบางข้อที่ข้อความในสัญญาไม่ชัดเจน ให้ความคุ้มครองผู้รับประกันภัยมากจนเกินไป หรือบางข้อที่ยังบกพร่องทำให้ผู้เอาประกันภัยขาดจิตสำนึกในการขับรถและความรับผิดชอบต่อสังคม หรือ ด้วยเหตุดังกล่าวจึงต้องมีการศึกษาถึงปัญหาและวิเคราะห์ข้อสัญญาในเงื่อนไขกรรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ เพื่อก่อให้เกิดความชัดเจน ไม่เป็นการเพิ่มภาระให้แก่ผู้เอาประกันภัย และเพื่อให้ผู้เอาประกันภัยหรือผู้ขับขี่ได้ตระหนักถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ถนนร่วมกัน และนำไปปรับปรุงข้อสัญญาในเงื่อนไขกรรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ เพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อคู่สัญญาและสังคมต่อไป

## 1.4 ขอบเขตของการศึกษา

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มุ่งศึกษาเฉพาะเงื่อนไขกรรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ หลักการและทฤษฎีในการทำสัญญาและมาตรการควบคุมข้อสัญญาในเงื่อนไขกรรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ สภาพปัญหาของเงื่อนไขกรรมธรรม์ประกันภัย กฎหมายไทยที่เกี่ยวข้อง เช่น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เรื่อง ประกันภัย สัญญา ละเมิด การใช้สิทธิไล่เบียด เป็นต้น เพื่อนำมาประกอบการวิเคราะห์เพื่อหาแนวทางแก้ไขข้อบกพร่องต่างๆ ให้หมดไป

### 1.5 วิธีดำเนินการศึกษา

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ เป็นการศึกษาค้นคว้าและรวบรวมวิเคราะห์ข้อมูลจากหนังสือ กฎหมาย เอกสารทางวิชาการ ตำรับกฎหมายทั้งของประเทศไทยและของต่างประเทศที่เกี่ยวข้อง ข้อมูลเชิงสถิติต่างๆ บทความทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ ข้อมูลทางอินเทอร์เน็ต ตลอดจน การสอบถามจากผู้ที่มีความเชี่ยวชาญในด้านการประกันภัยรถยนต์

### 1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบถึงความเป็นมา หลักการ ทฤษฎี ที่เกี่ยวกับข้อสัญญาในเงื่อนไขกรมธรรม์ ประกันภัยรถยนต์
2. ทำให้ทราบถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้องในเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ของไทย เปรียบเทียบกับต่างประเทศ
3. ทำให้ทราบถึงปัญหาของเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์
4. ทำให้ทราบถึงแนวทางแก้ไขเกี่ยวกับปัญหาของข้อสัญญาในเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์

## บทที่ 2

### ความเป็นมา แนวความคิด หลักการ และทฤษฎีเกี่ยวกับข้อสัญญาในเงื่อนไข กรรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์

การประกันภัยเป็นวิธีการที่อารยะชนใช้เพื่อป้องกันประโยชน์ของตนให้พ้นจากความไม่แน่นอนของเหตุการณ์ต่างๆ ในชีวิต แบ่งเบาความเสียหายจากภัยที่เกิดขึ้นแก่กิจการมนุษย์ โดยการเฉลี่ยภาระไปคนละเล็กละน้อยในระหว่างบุคคลจำนวนมาก แทนที่จะปล่อยให้ความเสียหายตกอยู่กับผู้เคราะห์ร้ายที่ภัยเกิดขึ้นแก่เขาแต่ผู้เดียว เมื่อมีการแบ่งเบาภาระได้เช่นนั้น ก็ย่อมทำให้เกิดความแน่นอนให้แก่วงการค้า และเป็นการลดค่าใช้จ่ายหรือราคาแห่งการป้องกันการเสี่ยงภัยโดยรวมกิจการนั้นเข้ากิจการประกันภัย แทนที่จะต่างคนต่างทำการเพื่อป้องกันการเสี่ยงภัยของแต่ละคนไปตามลำพังตนเอง<sup>2</sup>

#### 2.1 ความเป็นมาของการประกันภัยรถยนต์

อุตสาหกรรมรถยนต์ได้เริ่มขึ้นหลังจากการสร้างรถเบนซ์และเดมเลอร์ในปี ค.ศ. 1883-1884 และในปี ค.ศ. 1898 ได้มีการก่อตั้งบริษัท Law Accident and Insurance Society LTD ขึ้นเพื่อรับประกันภัยรถยนต์เป็นบริษัทแรกในประเทศอังกฤษ เมื่อสงครามโลกครั้งที่หนึ่งเกิดขึ้นความจำเป็นในการใช้รถยนต์มีมากขึ้นอย่างรวดเร็ว จึงมีการผลิตรถยนต์จำนวนมากในระหว่างสงครามโลกครั้งที่หนึ่ง และเมื่อหลังสงครามโลกสิ้นสุดลงมีการสร้างถนนและขยายเส้นทางรถขนส่งทางรถยนต์ ทำให้อุบัติเหตุจากรถยนต์เกิดขึ้นอยู่เสมอและเพิ่มจำนวนมากขึ้น ผู้ที่ได้รับความเสียหายบางรายเป็นบุคคลภายนอกซึ่งไม่มีหลักประกันคุ้มครองความเสียหายอันเกิดจากรถยนต์แต่อย่างใด รัฐบาลอังกฤษจึงมีแนวความคิดที่จะบังคับให้เอาประกันภัยรถยนต์เพื่อคุ้มครองความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับบุคคลที่สาม โดยออกกฎหมายจราจร ในปี ค.ศ. 1930 เพื่อบังคับให้ผู้ใช้รถยนต์ต้องเอาประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับบุคคลที่สามในกรณีที่เขาได้รับความเสียหายถึงตายและบาดเจ็บต่อร่างกายอันเนื่องจากการใช้รถยนต์นั้น และมีการแก้ไขอีกครั้งในปี ค.ศ. 1933-1934 เพื่อให้ความคุ้มครองความเสียหายอันเกิดจากการใช้รถยนต์กับบุคคลที่สาม โดยการบังคับให้เอาประกันภัยรถยนต์เพื่อคุ้มครองความเสียหายต่อบุคคลที่สามนี้ ยังไม่คุ้มครองไปถึง

<sup>2</sup> จิตติ ดิงศรัทย์ ก (2539). กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย. หน้า 4-5.

ความเสียหายแก่ทรัพย์สินของบุคคลที่สาม ดังนั้นตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม ค.ศ. 1974 เป็นต้นมา กรมธรรม์ประกันภัยที่ออกในประเทศอังกฤษได้ขยายความคุ้มครองความรับผิดต่อบุคคลที่สาม ภายใต้กฎหมายของประเทศที่เป็นสมาชิกกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจยุโรปด้วย

การประกันภัยรถยนต์เพื่อบุคคลที่สาม เริ่มมีขึ้นในคริสต์ศตวรรษที่ 19 เพื่อประโยชน์ในการคุ้มครองผู้เอาประกันภัยให้ปลอดภัยจากการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนอันเนื่องจากการใช้รถยนต์ของเขาเท่านั้น ต่อมาเมื่อรถยนต์ได้พัฒนาให้สามารถแล่นบนถนนอย่างรวดเร็วขึ้น จำนวนอุบัติเหตุอันเนื่องจากการใช้รถยนต์ยิ่งมากขึ้น มีผู้ได้รับบาดเจ็บทุพพลภาพและล้มตายเนื่องจากอุบัติเหตุจากรถยนต์เป็นจำนวนมาก แม้รัฐจะพยายามหามาตรการเพื่อป้องกันอุบัติเหตุด้วยวิธีการต่างๆ แต่ก็ไม่สามารถลดจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นได้ ในบรรดาวิธีการคุ้มครองความเสียหายต่อสาธารณชนที่ได้ผล คือ การประกันภัยบุคคลที่สาม ในกรณีที่รถยนต์คันใดเจ้าของรถยนต์มีประกันภัยบุคคลที่สาม ผู้ได้รับอุบัติเหตุจะได้รับการเยียวยาตามสัญญาประกันภัย ซึ่งเป็นการลดภาระค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับสวัสดิการสังคมของรัฐไปด้วย แต่อย่างไรก็ตามการประกันภัยรถยนต์สำหรับบุคคลที่สามในประเทศเสรีนิยมถือว่าเป็นสัญญาในทางการค้า ซึ่งรัฐไม่สามารถเข้าไปเกี่ยวข้องกับเอกชนประพฤติปฏิบัติต่อกันด้วยความสมัครใจ โดยมีแนวความคิดในเบื้องต้นว่าการประกันภัยประเภทนี้กระทำเพื่อประโยชน์ของผู้เอาประกันภัยเป็นส่วนตัว แต่เมื่อมีอุบัติเหตุทางรถยนต์มากขึ้น แนวความคิดของรัฐดังกล่าวเริ่มเปลี่ยนไปโดยนำประโยชน์จากการประกันภัยเพื่อประโยชน์ของบุคคลที่สามนี้มาใช้เพื่อคุ้มครองผู้ประสบภัยให้ได้รับการเยียวยาได้อย่างทั่วถึง ดังนั้นการประกันภัยในระบบสมัครใจ จึงเริ่มเปลี่ยนแปลงเป็นระบบบังคับ กล่าวคือ ให้ผู้ใช้รถยนต์ทุกคนต้องมีประกันภัยเพื่อบุคคลที่สามภายในวงเงินที่กำหนดไว้ในกฎหมาย<sup>3</sup>

ความหมายหรือคำนิยามของคำว่า “ประกันภัย” คำว่า “ภัย” และคำว่า “การเสี่ยงภัย” เนื่องจากได้มีการให้นิยามความหมายของคำว่า “ประกันภัย” ไว้หลายนัย กล่าวคือ

- 1) การประกันภัยในความหมายของคนทั่วไป หมายถึง วิธีการที่มนุษย์เราร่วมกันที่จะลดหรือจำกัดภัยหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นกับผู้ที่ได้รับความเสียหายนั้น ถ้ามีการทำประกันภัยไว้ ผู้ที่ได้รับความเสียหายก็จะได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทน
- 2) การประกันภัย คือ การกระทำร่วมกันของบุคคลกลุ่มหนึ่ง ทำการโอนความเสี่ยงภัยของสมาชิกแต่ละคน เพื่อที่จะกระจายไปยังสมาชิกผู้ที่ได้รับความเสียหายทุกคน
- 3) การประกันภัย เป็นเครื่องมือของสังคมในการก่อให้เกิดการสะสมทรัพย์ เพื่อเผชิญกับความเสียหายทางการเงินที่เกิดขึ้นเนื่องจากความไม่แน่นอน โดยการโอนความเสี่ยงภัยของสมาชิกที่ตกอยู่ภายใต้การคุกคามของภัยอย่างเดียวกันไปยังบุคคลอื่นหรือคนอีกหมู่หนึ่ง

<sup>3</sup> สิทธิโชค ศรีเจริญ. (2538). ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัย. หน้า 64-66.

4) ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 861 บัญญัติว่า “อันสัญญาประกันภัยนั้น คือ สัญญาซึ่งบุคคลคนหนึ่งตกลงจะใช้ค่าสินไหมทดแทนหรือใช้เงินจำนวนหนึ่งในกรณีวินาศภัย หากมีขึ้น หรือในเหตุอย่างอื่นในอนาคตตั้งได้ระบุไว้ในสัญญา และในการนี้บุคคลอีกคนหนึ่งตกลงจะส่งเงินซึ่งเรียกว่า เบี้ยประกันภัย”

จากความหมายดังกล่าวข้างต้น การประกันภัยมิได้เป็นการประกันมิให้เกิดภัยขึ้น แต่เป็นการสัญญาว่า เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นบริษัทประกันภัยก็จะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้ตามสัญญาประกันภัยที่ได้ตกลงกันไว้

“ภัย” ในทางวิชาการประกันภัย หมายถึง ภัยที่ทำให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สิน ทั้งนี้รวมถึงภัยที่ทำให้มนุษย์ได้รับบาดเจ็บซึ่งอาจมีอันตรายถึงแก่ชีวิต ซึ่งภัยเหล่านี้อาจเกิดจากภัยธรรมชาติ หรือภัยที่มนุษย์สร้างขึ้นมาก็ได้

“การเสี่ยงภัย” หมายถึง โอกาสที่จะก่อให้เกิดความเสียหาย ความเสียหายนี้ขึ้นอยู่กับสภาพของทรัพย์สิน ภัยจึงเป็นเรื่องที่ไม่สามารถรู้ล่วงหน้าได้ เป็นความไม่แน่นอนที่ไม่มีผู้ใดจะพยากรณ์ได้ล่วงหน้า ความไม่แน่นอนดังกล่าวอาจก่อให้เกิดความเสียหาย ดังนั้น บริษัทประกันภัยจึงให้ความสำคัญกับเรื่องของการเสี่ยงภัยอย่างมาก

“การประกันภัยรถยนต์” คือ การประกันภัยความเสียหายอันเกิดจากการใช้รถยนต์ โดยผู้รับประกันภัยตกลงเข้ารับการเสี่ยงภัยแทนผู้เอาประกันภัยซึ่งอาจเป็นเจ้าของ ผู้ครอบครอง หรือผู้มีส่วนได้เสียในรถยนต์คันที่เอาประกันภัย เพื่อความเสียหายหรือสูญเสียดังกล่าว หรือความรับผิดชอบบุคคลภายนอก อันเนื่องมาจากการใช้รถยนต์นั้น นอกจากนี้การประกันภัยรถยนต์เป็นเรื่องที่บัญญัติอยู่ในส่วนของการประกันวินาศภัยและในเรื่องของการประกันภัยค่าจ้างด้วย

#### 2.1.1 ปัจจัยที่ทำให้เกิดภัยเกี่ยวกับรถยนต์

ภัยหรือความเสียหายเกี่ยวกับรถยนต์ อาจเกิดจากปัจจัยต่างๆ ดังต่อไปนี้

1) ผู้ขับขี่รถยนต์ ซึ่งอาจเกิดจากความประมาท การไม่เคารพกฎจราจร ความเห็นแก่ตัว หรือไร้มารยาทในการขับรถ การขับรถในขณะเมาสุรา การกินยาบ้าเพื่อแก้่วงนอนในขณะที่ขับรถ หรืออาจเกิดจากความมั่งง่ายของผู้ขับขี่เอง

2) ตัวรถ เนื่องจากรถยนต์ในประเทศไทยมีราคาแพง ดังนั้นแม้รถจะเก่ามากหรือหมดสภาพที่นำมาใช้ได้แล้ว แต่ยังคงนำมาใช้และภาครัฐเองก็ยังผ่อนผันให้มีการต่อทะเบียนรถยนต์ ทำให้เป็นสาเหตุหรือปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้

3) คนเดินถนน เกิดจากคนเดินถนนไม่เคารพกฎจราจร ข้ามถนนตามอำเภอใจหรือไม่ข้ามตามทางม้าลายหรือสะพานคนข้าม เป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ

4) เกิดจากปัจจัยอื่นๆ เช่น ถนนลื่น เป็นหลุมเป็นบ่อ ไม่ติดไฟฟ้าเพื่อให้แสงสว่างตามบริเวณสี่แยกหรือไม่มีสัญญาณไฟจราจร เป็นต้น<sup>4</sup>

### 2.1.2 ประโยชน์ของการประกันภัยรถยนต์ พิจารณาได้ดังนี้

1) ด้านผู้เอาประกันภัย ผู้รับประกันภัยจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้เมื่อเกิดความเสียหายขึ้น ทำให้ผู้เอาประกันภัยหรือผู้ได้รับความเสียหายได้รับการช่วยเหลือเยียวยาและสามารถกลับคืนสู่สภาพเดิมได้อย่างรวดเร็วในลักษณะของการบรรเทาความเสียหาย

2) ด้านสังคม การประกันภัยก่อให้เกิดความมั่นคงให้กับสังคม ประชาชนในสังคมมีหลักประกันความปลอดภัยและมั่นใจว่าเมื่อเกิดความเสียหายขึ้นแล้วตนจะได้รับการชดใช้ในความเสียหายที่เกิดขึ้น นอกจากนี้ การประกันภัยยังช่วยระดมทุนซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ เนื่องจากบริษัทประกันภัยเป็นสถาบันการเงินประเภทหนึ่งที่มีลักษณะเดียวกับธนาคารพาณิชย์ การประกันภัยจึงเป็นการส่งเสริมให้ประชาชนประหยัดในทางอ้อม คือนำเงินที่หามาได้ส่วนหนึ่งมาให้กับบริษัทประกันภัย แล้วบริษัทประกันภัยก็จะนำเงินดังกล่าวนั้นไปลงทุนหากำไร ดอกผล ซึ่งเป็นการช่วยพัฒนาประเทศให้เพิ่มการลงทุนอย่างมาก

3) ด้านธุรกิจ ถ้าประชาชนในประเทศให้ความสำคัญของการประกันภัย ก็จะทำให้ธุรกิจประกันภัยมีมากขึ้น คนมีงานทำมากขึ้น มีการครองชีพที่ดีขึ้น นอกจากนั้นธุรกิจประกันภัยยังมีส่วนของภาคการลงทุนประเภทอื่นอีก ซึ่งบริษัทประกันภัยสามารถทำได้ ก็อาจทำให้เกิดการสร้างงานและสภาพคล่องทางเศรษฐกิจของประเทศ การประกันภัยรถยนต์ได้เข้ามามีบทบาทสำคัญต่อประชาชนส่วนใหญ่ของประเทศ โดยภาครัฐได้ตรากฎหมายเกี่ยวกับการประกันวินาศภัยที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยรถยนต์ออกบังคับใช้ทั่วประเทศ คือ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 20 มาตรา 861 ถึงมาตรา 897 และพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 นอกจากนั้นภาครัฐยังได้ให้ความสำคัญกับการประกันภัยรถยนต์มากขึ้น โดยได้มีการตรากฎหมายในลักษณะบังคับให้ต้องทำประกันภัยรถยนต์ โดยกฎหมายดังกล่าว คือ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และนับตั้งแต่มีกฎหมายฉบับนี้ การประกันภัยรถยนต์จึงถูกแบ่งเป็น 2 ลักษณะด้วยกัน กล่าวคือ การประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ และการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ<sup>5</sup>

<sup>4</sup> อำนวย สุภเวชย์. (2542). *รู้ทันประกันภัยรถยนต์*. หน้า 106.

<sup>5</sup> ธาณี วรรักษ์. (2545). *การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ* (รายงานการวิจัย). หน้า 10-11.

### 2.1.3 ประเภทของการประกันภัยรถยนต์ในประเทศไทย

การประกันภัยแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ การประกันชีวิต และการประกันวินาศภัย ในทางวิชาการจะแบ่งการประกันภัยออกเป็น 3 ประเภท ตามลักษณะของวัตถุที่เอาประกันภัย คือ 1) การประกันภัยที่มีวัตถุที่เอาประกันภัยเป็นบุคคล เช่น ประกันชีวิต ประกันสุขภาพ ประกันอุบัติเหตุส่วนบุคคล เป็นต้น 2) การประกันภัยที่มีวัตถุที่เอาประกันภัยเป็นทรัพย์สิน เช่น ประกันอสังหาริมทรัพย์ ประกันภัยทางทะเลและขนส่งประกันภัยรถยนต์ เป็นต้น และ 3) การประกันภัยที่มีวัตถุที่เอาประกันภัยเป็นความรับผิดคือ การประกันความรับผิดของผู้เอาประกันภัยต่อบุคคลอื่นที่ได้รับ ความเสียหาย อันเกิดจากการกระทำของผู้เอาประกันภัย หรือของบุคคลที่ผู้เอาประกันภัยต้องร่วม รับผิดชอบด้วย เช่น การประกันภัยความรับผิดอันเกิดจากการใช้รถยนต์ การประกันภัยความรับผิดชอบของผู้ประกอบวิชาชีพ การประกันภัยความรับผิดจากผลิตภัณฑ์ เป็นต้น

ในส่วนของการประกันภัยรถยนต์นั้น อาจแบ่งได้เป็น 2 ประเภท คือ ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ โดยผู้เป็นเจ้าของรถยนต์จะทำประกันภัยรถยนต์หรือไม่ก็ได้ และประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ คือ การประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

#### ตารางที่ 2.1 ข้อมูลการรับประกันภัยรถภาคบังคับและภาคสมัครใจประจำปี 2548-2553

ปี	ภาคบังคับ		ภาคสมัครใจ		เบี้ยประกันภัยรวมภาคบังคับและภาคสมัครใจ
	จำนวนกรมธรรม์ (ฉบับ)	เบี้ยประกันภัยรับ (พันบาท)	จำนวนกรมธรรม์ (ฉบับ)	เบี้ยประกันภัยรับ (พันบาท)	
2548	16,096,323	8,252,235	3,430,267	35,531,862	43,784,097
2549	18,801,237	10,349,851	4,285,502	42,311,110	52,660,961
2550	19,314,472	10,463,428	4,719,408	45,540,043	56,003,471
2551	19,938,398	10,482,918	4,960,711	49,192,351	59,675,269
2552	20,708,926	10,328,710	5,000,849	50,110,679	60,439,389
2553	21,760,584	8,953,636	5,674,192	56,952,302	65,905,938

2.1.3.1 การประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ คือ การประกันภัยรถยนต์ประเภทซึ่งผู้เป็นเจ้าของรถยนต์จะทำประกันภัยหรือไม่ก็ได้ ซึ่งจะเป็นไปตามบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 เอกเทศสัญญา ลักษณะที่ 20 มาตรา 861 ถึงมาตรา 888 และพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 ซึ่งอยู่บนพื้นฐานของหลักเสรีภาพในการทำสัญญา (Freedom of Contract) กล่าวคือ คู่สัญญาจะทำประกันภัยรถยนต์หรือไม่ก็ได้ การประกันภัยรถยนต์ประเภทนี้ขึ้นอยู่กับความพอใจของผู้เอาประกันภัยที่จะเลือกซื้อความคุ้มครองจากบริษัทประกันภัย ถึงแม้ประชาชนจะทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจเพิ่มมากขึ้น แต่การประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจก็ไม่สามารถจะแก้ปัญหาการชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการใช้รถได้อย่างเต็มที่ และทันทั่วทั้ง โดยเฉพาความเสียหายต่อชีวิตและร่างกายของประชาชนที่ต้องได้รับความเสียหายจากการใช้รถ เนื่องจากต้องรอผลการพิสูจน์ความรับผิดชอบให้เสร็จสิ้นเสียก่อน พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มีวัตถุประสงค์ในการเยียวยาความเสียหายที่เกิดแก่ชีวิตและร่างกายของผู้ประสบภัยให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการรักษาตนเองในเบื้องต้นหรือได้รับค่าปลงศพตามจำนวนที่จำเป็น<sup>6</sup>

การประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 จัดเป็นการประกันภัยคำจูนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เช่นเดียวกับการประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกอันเกิดจากการใช้รถยนต์ โดยที่พระราชบัญญัติฉบับนี้ได้มีเจตนารมณ์ที่จะช่วยเหลือเยียวยาให้ผู้ประสบภัยได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นตามจำนวนที่จำเป็นก่อน โดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความผิด โดยผู้ประสบภัยจะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันทั่วทั้ง ด้วยเหตุนี้เองพระราชบัญญัติฉบับนี้จึงได้มีบทบัญญัติห้ามมิให้บริษัทประกันภัยยกข้อต่อสู้ต่างๆ ตามกฎหมายและตามกรรมธรรม์ประกันภัย เช่น ผู้เอาประกันเมาสุรา ไม่มีใบขับขี่ หรือประมาท เลินเล่ออย่างร้ายแรง มาเป็นข้อยกเว้นไม่ชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย

2.1.3.2 การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ หมายถึงการประกันภัยรถยนต์ประเภทที่กฎหมายให้เจ้าของรถซึ่งใช้ หรือมีรถไว้เพื่อใช้ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย โดยทำประกันภัยกับบริษัทที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการประเภทการประกันภัยรถตามกฎหมายว่าด้วยการประกันวินาศภัย โดยรัฐบาลมีเจตจำนงเพื่อให้เกิดความคุ้มครองแก่ชีวิตและร่างกายของประชาชนที่ประสบภัยเป็นสำคัญ หลักการสำคัญของการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับมีดังต่อไปนี้<sup>7</sup>

<sup>6</sup> แหล่งเดิม. หน้า 16-17.

<sup>7</sup> แหล่งเดิม. หน้า 18.

1) ภาครัฐออกกฎหมายบังคับให้บุคคลที่เกี่ยวข้องกับรถต้องทำประกันภัยภาคบังคับ เป็นการใช้อำนาจของรัฐเป็นเครื่องมือบังคับ มีลักษณะเป็นกฎหมายมหาชน หากมีผู้ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามจะได้รับโทษตามกฎหมาย

2) มุ่งคุ้มครองประโยชน์สาธารณชน กล่าวคือ คุ้มครองประชาชนทั่วไปที่ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ หรือที่เรียกว่าบุคคลที่สาม รวมทั้งผู้ขับขี่ที่ได้รับความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย ซึ่งบางประเทศคุ้มครองถึงทรัพย์สินของบุคคลที่สามที่ได้รับความเสียหายด้วย

3) ภาครัฐบริหารจัดการประกันภัยเอง หรือมอบให้ภาคเอกชนซึ่งหมายถึง บริษัทประกันภัยเป็นผู้บริหารจัดการ หรือภาครัฐและภาคเอกชนร่วมกันบริหารจัดการการประกันภัย

4) ใช้หลักการบริหารการประกันภัยที่มีได้มุ่งทางด้านการค้าหรือแสวงหากำไร (No-Loss No-Profit) แต่มุ่งที่จะช่วยเหลือหรือบริการประโยชน์สาธารณชน ดังนั้น การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับจะมีลักษณะเป็นการช่วยเหลือและให้บริการแก่สังคม

5) นำหลักจำนวนมาก และกฎของการเฉลี่ย มาใช้ในการประกันภัยภาคบังคับ

6) ใช้หลักการจ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดแบบเทียม (Modified No-Fault) กล่าวคือ ให้มีการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นจำนวนหนึ่งก่อนในระหว่างรอการพิสูจน์ความรับผิดหรือในกรณีที่ผู้ต้องรับผิดไม่ยอมชดใช้ค่าเสียหายให้หรือยังไม่ทราบตัวผู้ต้องรับผิด

## 2.2 แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการสัญญา

สัญญา โดยทั่วไปจะเกิดจากบุคคล 2 ฝ่าย ที่มีคำเสนอ และคำสนองที่ถูกต้องตรงกัน ทั้งสองฝ่ายจึงตกลงเข้าทำสัญญากันตามเจตนานั้นซึ่งการทำสัญญาบางอย่างกฎหมายได้กำหนดให้ต้องทำตามแบบที่กฎหมายกำหนดไว้ ทั้งนี้ เพื่อเป็นการป้องกันและแก้ไขหากเกิดกรณีที่คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งผิดสัญญาไม่ปฏิบัติตามสัญญา เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่คู่สัญญานั้นเอง

### 2.2.1 ความหมายของสัญญา

ตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พุทธศักราช 2525<sup>8</sup> ได้ให้ความหมายของคำว่า สัญญาไว้ว่า คือ ความตกลงระหว่างบุคคล 2 ฝ่ายหรือหลายฝ่ายว่าจะกระทำ หรือละเว้นการอย่างใดอย่างหนึ่งข้อตกลงให้คำมั่นทำความตกลงกัน

สัญญา คือ ความตกลงที่ก่อให้เกิดหนี้ ว่ากันตามหลักธรรมศาสตร์สาระสำคัญของสัญญา มีอยู่ 2 ประการ คือ 1. ความตกลง 2. หนี้ สาระสำคัญทั้ง 2 ประการนี้ต้องใช้ประกอบกัน จึงจะเป็นสัญญาตามกฎหมาย<sup>9</sup>

<sup>8</sup> ราชบัณฑิตยสถาน. (2525). พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2525. หน้า 792.

กรมหลวงราชบุรีดิเรกฤทธิ์ ทรงอธิบายไว้ว่า “สัญญาะนั้นแปลว่า ความยินยอมทั้ง 2 ฝ่าย ถ้ามมากกว่า 2 ฝ่าย ในการที่จะทำถละเว้นทำการอย่างใดอย่างหนึ่ง<sup>10</sup>

ประกอบ หุตะสิงห์ ให้ความหมายไว้ว่า “สัญญาจะเกิดขึ้นได้ต้องมีการแสดงเจตนาของ บุคคลสองฝ่ายซึ่งมีเนื้อหาถูกต้องกัน คือ ฝ่ายหนึ่งแสดงเจตนาเป็นคำสนองถูกต้องตรงกับคำเสนอนั้น สัญญาจึงจะเกิด” ฉะนั้นสัญญาจึงเป็นนิติกรรมสองฝ่าย แต่นิติกรรมไม่จำเป็นต้องเป็นสัญญาเสมอไป<sup>11</sup>

จีต เศรษฐบุตร ให้ความหมายไว้ว่า “สัญญานั้น ก็คือนิติกรรมหลายฝ่ายเกิดขึ้น โดยการ แสดงเจตนาของบุคคลตั้งแต่สองฝ่ายขึ้นไป ดังนั้นสัญญาจึงเป็นนิติกรรมประเภทหนึ่งแต่เป็นประเภท ที่สำคัญ เพราะก่อนนี้มากกว่านิติกรรมประเภทที่เรียกว่า นิติกรรมฝ่ายเดียว<sup>12</sup>

เสริม วินิจฉัยกุล ให้ความหมายไว้ว่า “สัญญา คือความตกลงอันก่อให้เกิดขึ้นมีหนึ่ ระหว่างบุคคลสองฝ่ายซึ่งฝ่ายหนึ่งจะต้องกระทำการหรือละเว้นกระทำการให้แก่อีกฝ่ายหนึ่ง<sup>13</sup>

ร. แลงกาศ์ ชาวฝรั่งเศส ให้ความหมายไว้ว่า “สัญญาคือข้อตกลงของเจตนาอันเกิดขึ้น โดยอิสระระหว่างหลายฝ่าย โดยฝ่ายหนึ่งรับรองกับอีกฝ่ายหนึ่งว่าจะปฏิบัติตามวัตถุประสงค์แห่งสัญญาให้ เป็นคุณแก่อีกฝ่ายหนึ่ง<sup>14</sup>

จากการให้ความหมายต่างๆ ของคำว่าสัญญา อาจจะกล่าวได้ว่าสัญญาจะเกิดขึ้น เมื่อมีการแสดงเจตนาเป็นคำเสนอคำสนองถูกต้องกัน ให้กระทำการ หรือละเว้นกระทำการอย่างใด อย่างหนึ่ง ซึ่งในบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทยไม่ได้ให้คำจำกัดความ ของสัญญาไว้เฉพาะ แต่ที่สำคัญก็คือต้องมีคำเสนอคำสนองที่ถูกต้องตรงกันระหว่างคู่สัญญานั้นเอง

<sup>9</sup> เสนีย์ ปราโมช, ม. ร. ว. (2479). มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์และการเมืองกฎหมายอังกฤษว่าด้วยลักษณะ สัญญาและละเมิด. หน้า 15.

<sup>10</sup> อุทฤษ มงคลนาวิน. (2513). คำอธิบายกฎหมายฝรั่งเศส. หน้า 20.

<sup>11</sup> ประกอบ หุตะสิงห์. (2514). กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยนิติกรรมและสัญญา. หน้า 134.

<sup>12</sup> จีต เศรษฐบุตร ก (2522). หลักกฎหมายแพ่งลักษณะนิติกรรมและหนี้. หน้า 32.

<sup>13</sup> เสริม วินิจฉัยกุล. (2515). คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์. หน้า 361.

<sup>14</sup> ร. แลงกาศ์. (2526). ประวัติศาสตร์กฎหมายไทย เล่ม 2. หน้า 163.

### 2.2.2 หลักความศักดิ์สิทธิ์ของเจตนา

หลักความศักดิ์สิทธิ์ของเจตนา คือหลักที่อาศัยความเป็นเหตุเป็นผลทางนิติปรัชญาว่าด้วยนิติสัมพันธ์ทางนี้ว่าอยู่บนรากฐานของเจตนาของบุคคลโดยเจตนาเป็นแหล่งกำเนิดและเป็นมาตรการของสิทธิ<sup>15</sup>

การแสดงเจตนาเป็นการกระทำซึ่งบุคคลแต่ละคนประสงค์ที่จะก่อให้เกิดผลทางกฎหมายบางประการ และได้มีการแสดงออกซึ่งความประสงค์นั้น<sup>16</sup>

ดังนั้น การมีเจตนาอยู่ภายใต้จิตใจของบุคคลใดๆ จึงไม่เกิดผลทางกฎหมายแต่อย่างใด ต้องมีการแสดงออกมาให้ปรากฏเป็นการกระทำ ไม่ว่าจะเป็นการกระทำที่แสดงออกมาอย่างชัดแจ้งหรือเป็นการแสดงออกมาโดยนัย ถ้าเป็นความประสงค์ของผู้แสดงเจตนาที่จะให้เกิดผลขึ้นแล้ว ก็ถือว่าบุคคลนั้นได้แสดงเจตนาแล้วนั่นเอง

หลักความศักดิ์สิทธิ์ของเจตนา เริ่มมาจากบุคคลทุกคนมีอิสระในทางความคิดที่มีอยู่ในตัวเป็นธรรมชาติ การที่บุคคลจะกระทำการใด บุคคลนั้นย่อมรู้ตัวเอง แต่สิ่งที่สำคัญในการแสดงเจตนาทางด้านการทำสัญญานั้น ต้องมีความสมัครใจของบุคคลนั้นเองได้ ในการที่จะเข้าไปผูกพันในหนี้ที่จะเกิดจากสัญญานั้น

ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 1 หลักทั่วไปได้กล่าวถึงเรื่องเจตนาว่าในการตีความการแสดงเจตนา นั้น ให้ฟังถึงเจตนาอันแท้จริงยิ่งกว่า ถ้อยคำสำนวน หรือตัวอักษร<sup>17</sup> ซึ่งเห็นได้ว่าเจตนาของคู่สัญญาเป็นสิ่งสำคัญอย่างยิ่ง สัญญาจะมีผลเป็นไปตามข้อตกลงของคู่สัญญา ซึ่งคู่สัญญาแต่ละฝ่ายต่างแสดงเจตนาที่ต้องกัน

หลักเรื่องความศักดิ์สิทธิ์ของการแสดงเจตนา เป็นทฤษฎีที่พบในระบบประมวลกฎหมายมากกว่าในระบบกฎหมายจารีตประเพณี โดยในระบบประมวลกฎหมายหลักในเรื่องความศักดิ์สิทธิ์ของการแสดงเจตนา นั้น แสดงให้เห็นถึงนโยบายของรัฐที่จะไม่เข้าไปแทรกแซงกิจการระหว่างเอกชนและหลักเกณฑ์พื้นฐานทางกฎหมายในทางทฤษฎีของสัญญา จึงถือได้ว่าทฤษฎีว่าด้วยความศักดิ์สิทธิ์ของการแสดงเจตนา เป็นเรื่องของกฎหมายที่ไม่ใช่เป็นเพียงนโยบายเหมือนกับหลักเกณฑ์ของกฎหมายจารีตประเพณี ซึ่งจะเห็นได้จากข้อความที่ว่ามูลหนี้ตามกฎหมายที่มีบ่อเกิดจากนิติกรรมนั้นอาจต้องค้นหาว่าบุคคลมีเจตนาที่จะเข้าทำนิติกรรมนั้นหรือไม่

<sup>15</sup> คารพร ภิระวัฒน์. (2542). *กฎหมายสัญญา สถานะใหม่ของสัญญาปัจจุบันและปัญหาข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม*. หน้า 9-10.

<sup>16</sup> ปัน โน สุทธรศนี. (2517). *ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยนิติกรรมและสัญญา*. หน้า 15.

<sup>17</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, มาตรา 171 ได้บัญญัติว่า “ในการตีความการแสดงเจตนา นั้น ให้ฟังถึงเจตนาอันแท้จริงยิ่งกว่าถ้อยคำสำนวนหรือตัวอักษร.”

นอกจากนั้นระบบประมวลกฎหมายยังถือว่าเจตนาว่าร่วมกันอย่างแท้จริงและเจตนาที่แสดงออกเป็นสาระสำคัญกับหลักในเรื่องของการต่อรองมากกว่า<sup>18</sup>

ดังนั้นการที่จะกล่าวว่าเจตนา มีความศักดิ์สิทธิ์นั้น บุคคลแต่ละคนที่แสดงเจตนาออกมา ต้องเคารพต่อเจตนาของแต่ละคน โดยเมื่อเกิดสัญญาที่เป็นไปตามเจตนาของกลุ่มสัญญาแล้วสัญญานั้น ต้องมีผลผูกพันตามเจตนาที่ก่อขึ้น ไม่อาจเปลี่ยนแปลงแก้ไขได้ ถ้าคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายไม่สมัครใจที่จะตกลงยินยอมกัน

หลักความศักดิ์สิทธิ์ของการแสดงเจตนา นั้น โดยหลักแล้วรัฐจะไม่เข้าไปแทรกแซงในการทำสัญญาถึงแม้ว่าคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งจะได้เปรียบคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งก็ตาม เว้นแต่จะเป็นเรื่องที่เป็นการต้องห้ามชัดแจ้งโดยกฎหมาย หรือขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน

หลักความศักดิ์สิทธิ์ของการแสดงเจตนา ถือว่าเป็นพื้นฐานอันสำคัญอย่างหนึ่งในการทำสัญญาแต่นักกฎหมายสมัยใหม่ ซึ่งสิ่งสำคัญจะต้องประกอบด้วยข้อความคิดอื่น<sup>19</sup> ในความคิดของ Saleilles นักกฎหมายคนหนึ่งของฝรั่งเศสให้ความเห็นว่า เจตนาที่มีความศักดิ์สิทธิ์ได้จะต้องเป็นเจตนาตามกฎหมาย เป็นเจตนาที่แสดงออกมา ซึ่งมีจุดมุ่งหมายที่จะกำหนดความผูกพันกันของผู้แสดงเจตนา กับคู่ผลประโยชน์อีกฝ่ายหนึ่งในกรณีที่เป็นสัญญาความผูกพัน ที่เกิดขึ้นนั้นย่อมมีสภาพเสมือนหนึ่งเป็นกฎเกณฑ์ของทั้งสองฝ่าย เจตนาที่แสดงออกมาของกลุ่มสัญญาที่กลายมาเป็นกฎเกณฑ์บังคับระหว่างกันนี้ จะมีความเป็นอยู่อิสระจากผู้ที่ก่อให้เกิดขึ้นหรือผู้แสดงเจตนา นั้นๆ หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งคือ เป็นเจตนาตามกฎหมายที่เกิดจากเจตนาของบุคคล ที่อยู่เหนือเจตนาของบุคคลเป็นเจตนาที่มีความสอดคล้องกับหลักสุจริต ปกติประเพณี กฎหมายและความเป็นธรรม

แนวความคิดเรื่องเจตนาตามกฎหมาย นี้จะสอดคล้องกับหลักที่ว่า เมื่อบุคคลแสดงเจตนาออกมาแล้วต้องผูกพันตามเจตนา นั้นจะเปลี่ยนแปลงเสมือนเป็นเจตนาของตนเองอีกไม่ได้แล้ว ซึ่งก็คือผู้ใดแสดงเจตนาเพื่อให้มีผลผูกพันตามกฎหมาย แล้วจะเปลี่ยนแปลงมิได้<sup>20</sup>

รากฐานของแนวคิดเรื่องหลักความศักดิ์สิทธิ์ของเจตนาเกิดจาก หลักปรัชญากฎหมาย เรื่องปัจเจกชนนิยม และหลักเศรษฐศาสตร์เสรีนิยมในเรื่องเสรีภาพในการทำสัญญา

หลักปัจเจกชนนิยม โดยมีหลักว่า รัฐต้องรับรองเสรีภาพส่วนบุคคล ซึ่งมนุษย์ทุกคนมีอยู่ตามธรรมชาติ และรัฐนั้นต้องไม่ทำลายสิทธิพื้นฐานของบุคคลดังกล่าวนี้ด้วย แต่เสรีภาพ

<sup>18</sup> ไชยศ เหมะรัชตะ ก (2535). *กฎหมายว่าด้วยสัญญา*. หน้า 84-86.

<sup>19</sup> ดารารพร เตชะกำพูน. (2529, กันยายน). "ข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรมในสัญญา." *วารสารนิติศาสตร์*, 16 (3). หน้า 137.

<sup>20</sup> แหล่งเดิม. หน้า 137.

ก็อาจมีข้อจำกัดได้ในบางเรื่องตามที่มิถกเกณฑ์วางไว้พอสมควร และเสรีภาพของบุคคลก็อาจถูกจำกัดลง โดยความสมัครใจของบุคคลเองเท่านั้น เจตนาของบุคคลจึงมีความศักดิ์สิทธิ์และเป็นอิสระ การยอมรับหลักความศักดิ์สิทธิ์ของการแสดงเจตนานั้น อาศัยเหตุผลที่เป็นหลัก Dogma คือหลักเกณฑ์ในตัวของมันเองที่จะต้องประกอบไปด้วยเหตุผลในทางปฏิบัติด้วย จึงจะทำให้หลักความศักดิ์สิทธิ์ของเจตนาได้รับการยอมรับ<sup>21</sup>

ความศักดิ์สิทธิ์แห่งการแสดงเจตนา เป็นหลักเกณฑ์ที่ทำให้เอกชนสามารถกำหนดนิติสัมพันธ์ระหว่างตน โดยอิสระด้วยการแสดงเจตนา จึงมีความหมายคล้ายคลึงกับเรื่องเสรีภาพในการทำสัญญา จนดูเหมือนว่ามีความหมายอย่างเดียวกัน

### 2.2.3 หลักเสรีภาพในการทำสัญญา

หลักเสรีภาพในการทำสัญญา เป็นหลักที่อธิบายแก่นแท้ที่เกิดจากสัญญาจะเป็นหน้าที่ยุติธรรมสำหรับคู่สัญญา เพราะคู่สัญญามีเสรีภาพอิสระ ที่จะตกลงทำสัญญาหรือไม่ก็ได้ถ้าอีกฝ่ายหนึ่งเห็นว่ามีภาระเอาเปรียบเกินไป หรือหนี้ที่ตนรับภาระไว้มีมากกว่าหนี้ที่อีกฝ่ายหนึ่งต้องปฏิบัติตอบแทนจนไม่เป็นธรรมแล้ว ก็ไม่จำเป็นต้องยอมรับตกลงก่อให้เกิดหนี้นั้น โดยการไม่ตกลงทำสัญญาด้วยเมื่อใดที่คู่สัญญาตกลงทำสัญญาก็ต้องถือเท่ากับว่าคู่สัญญาเห็นว่าเป็นยุติธรรมแล้ว และหลังจากที่สัญญาเกิดขึ้นแล้ว ลูกหนี้จะอ้างในภายหลังว่าตนไม่ได้รับความยุติธรรมไม่ได้ เพราะในขณะที่ทำสัญญาไม่มีใครบังคับ เมื่อคู่สัญญาเห็นว่าเป็นยุติธรรมก็ไม่จำเป็นต้องทำสัญญาด้วย เมื่อตกลงกันทำสัญญาแล้ว สัญญาจะยุติธรรมสำหรับคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย ฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดจะอ้างว่าอีกฝ่ายเอาเปรียบจากข้อสัญญาที่ตกลงกันแล้วไม่ได้

สัญญาคือนิติกรรมอย่างหนึ่งซึ่งผู้กระทำจะต้องกระทำด้วยใจสมัครมุ่งโดยตรงต่อการผูกนิติสัมพันธ์ขึ้นระหว่างบุคคลเพื่อจะก่อ เปลี่ยนแปลง โอน สงวน หรือระงับซึ่งสิทธิ<sup>22</sup> หรือเรียกได้ว่าสัญญาทำให้เกิดหนี้ จะเห็นได้ว่าจะเกิดสัญญาได้ต้องมีความสมัครใจของคู่สัญญาที่ต้องการจะผูกพันด้วยกัน ซึ่งก็เป็นหลักในเรื่องของความอิสระในการแสดงเจตนานั้นเอง

หลักเสรีภาพในการทำสัญญาถือว่าเป็นเพียงนโยบายทางกฎหมายซึ่งแสดงให้เห็นถึงเสรีภาพของบุคคลที่จะเปลี่ยนแปลงสิทธิของตนตามที่ต้องการ และเป็นหลักที่ทำให้เสรีภาพอย่างสมบูรณ์แก่คู่สัญญาในอันที่จะกำหนดชนิดแบบ และเนื้อหาของกิจการที่ประสงค์จะตกลงกันในการทำสัญญาโดยอิสระ และด้วยความสมัครใจ หากข้อตกลงนั้นไม่ขัดกับความสงบเรียบร้อยของ

<sup>21</sup> คาราวอร์ ธีระวัฒน์. เล่มเดิม. หน้า 13-14.

<sup>22</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 149 ได้บัญญัติว่า “นิติกรรม หมายความว่า การใดๆ อันทำลงโดยชอบด้วยกฎหมายและด้วยใจสมัคร มุ่งโดยตรงต่อการผูกนิติสัมพันธ์ขึ้นระหว่างบุคคล เพื่อจะก่อเปลี่ยนแปลง โอน สงวน หรือระงับซึ่งสิทธิ.”

ประชาชนและสัญญานั้นย่อมมีผลใช้บังคับได้ ทฤษฎีว่าด้วยเสรีภาพในการทำสัญญาจึงถือหลักที่ว่า ตัวที่ก่อให้เกิดหนี้ในเรื่องเกี่ยวกับสัญญานั้น คือความสมัครใจหรือเจตนาตนเอง<sup>23</sup>

หลักเสรีภาพในการทำสัญญาตัวที่ก่อให้เกิดหนี้ในสัญญา คือ ความสมัครใจหรือเจตนา หากกรณีบุคคลใดทำสัญญาขึ้น ซึ่งก่อให้เกิดหนี้ผูกพันตนเป็นการจำกัดเสรีภาพของตนลงนั้น หนี้ที่เกิดขึ้นด้วยอำนาจของกฎหมายที่รองรับ และยอมรับบังคับการให้โดยมิได้เกิดจากความสมัครใจหรือเจตนาของกลุ่มสัญญาแต่ก็เป็นหลักที่ว่าบุคคลทุกคนมีเสรีภาพที่จะทำสัญญาผูกพันตนหรือไม่ก็ได้ จะก่อหนี้หรือไม่ก็ได้แล้วแต่ความสมัครใจของบุคคลนั้น หนี้จึงเกิดขึ้นโดยอำนาจของการกระทำโดยสมัครใจของบุคคลนั้นนั่นเอง มิใช่เกิดโดยอำนาจภายนอกอื่นใด สัญญาไม่ได้มีสภาพบังคับโดยอำนาจของกฎหมาย แต่เป็นเพราะโดยอำนาจของความสมัครใจที่คู่สัญญายินยอมที่จะผูกพันกัน ดังนั้นกฎหมายต้องยอมรับผลผูกพันนั้นและต้องบังคับการให้กฎหมายจะเป็นผู้กำหนดบทลงโทษ คือ ความรับผิดชอบเมื่อไม่มีการปฏิบัติตามหนี้ในสัญญาเท่านั้น

อาจกล่าวได้ว่าหลักเสรีภาพในการทำสัญญาเป็นหลักของหนี้ที่เกิดจากการทำสัญญาจะเป็นหนี้ที่ยุติธรรมสำหรับคู่สัญญาเพราะเหตุผลที่ว่าเมื่อใดที่คู่สัญญาตกลงทำสัญญาก็ต้องถือเท่ากับว่าคู่สัญญาเห็นว่ามันยุติธรรมดีแล้ว โดยจะอ้างภายหลังว่าตนไม่ได้รับความยุติธรรมไม่ได้หรืออีกฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งจะอ้างว่าอีกฝ่ายเอาเปรียบหรือได้เปรียบจากข้อสัญญาที่ตกลงกันแล้วไม่ได้เช่นกัน

นอกจากนี้ยังมีแนวความคิดของนักเศรษฐศาสตร์เสรีนิยมยืนยันหลักเสรีภาพในการทำสัญญาว่าเป็นหลักหรือวิธีการที่ดีที่สุดในการที่จะได้ผลลัพธ์ที่ยุติธรรม และเป็นประโยชน์แก่คู่สัญญา<sup>24</sup>

### 2.3 ลักษณะของสัญญาประกันภัย

สัญญาประกันภัยทุกประเภท นอกจากจะเป็นเอกเทศสัญญาลักษณะหนึ่ง ซึ่งจะต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ และวิธีการ ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เป็นพิเศษแล้ว สัญญาประกันภัยยังมีลักษณะพิเศษอีก 7 ประการ คือ

#### 2.3.1 เป็นสัญญาต่างตอบแทน

สัญญาต่างตอบแทน เป็นสัญญาที่คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายมีหน้าที่ต้องชำระตอบแทนกัน ส่วนสัญญาฝ่ายเดียวนั้น คู่สัญญาเพียงฝ่ายเดียวเท่านั้นมีหน้าที่ต้องชำระให้คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง โดยคู่สัญญาฝ่ายหลังนี้ ไม่มีข้อผูกพันอันเป็นหนี้ ที่จะต้องชำระตอบแทนคู่สัญญาฝ่ายแรกอย่างใดเลย

<sup>23</sup> ไชยศ เหมะรัชตะ ก เล่มเดิม. หน้า 87-88.

<sup>24</sup> คารพร ธีระวัฒน์. เล่มเดิม. หน้า 14-16.

เช่น สัญญาให้โดยเสนาหา สัญญาขี้ม สัญญาฝากทรัพย์ หรือสัญญาตัวแทน โดยไม่มีบำเหน็จ เป็นต้น ดังนั้น จะเห็นว่า สัญญาประกันภัยนั้น เป็นสัญญาต่างตอบแทน เนื่องจากคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย คือ ผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัย ต่างมีหน้าที่ที่จะต้องชำระตอบแทนกัน กล่าวคือ ในการรับประกันภัยเมื่อคู่สัญญาประกันภัยได้แสดงเจตนาจะเอาประกันภัยและรับประกันภัย มีคำเสนอ คำสนองถูกต้องตรงกัน สัญญาประกันภัยย่อมเกิดขึ้น ในการนี้ ผู้เอาประกันภัยก็หน้าที่ที่จะต้องชำระเงิน (ค่าเบี้ยประกันภัย) เป็นค่าตอบแทนที่ผู้รับประกันภัยยอมคนเข้าเสี่ยงภัยแทน ในขณะที่เดียวกัน หากเกิดวินาศภัยขึ้นในอนาคต ผู้เอาประกันภัยก็ย่อมมีสิทธิเรียกร้องให้ผู้รับประกันภัยชำระค่าสินไหมทดแทนให้แก่ตนได้<sup>25</sup>

### 2.3.2 เป็นสัญญาที่มีผลบังคับไม่แน่นอน

สัญญาประกันภัยเป็นสัญญาที่มีการชำระหนี้ไม่แน่นอน หรือเรียกอีกอย่างหนึ่งว่า สัญญาเสี่ยงโชค กล่าวคือ ในด้านผู้เอาประกันภัยซึ่งได้ชำระเบี้ยประกันภัยไปแล้วนั้น ก็ไม่เป็นที่แน่ชัดว่าการเสียเงินเป็นเบี้ยประกันภัย จะได้ผลตอบแทนตามที่หวังได้ ถ้าหาก ไม่มีวินาศภัยหรือเหตุอย่างอื่นตามที่ตกลงกันไว้ โอกาสที่ผู้เอาประกันภัยจะได้ค่าสินไหมทดแทนก็ย่อมหมดไปด้วย สำหรับในด้านผู้รับประกันภัยก็เช่นเดียวกัน คือว่า เบี้ยประกันภัยที่ได้รับนั้น ไม่น่าจะนำมาใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มภาคภูมิ เพราะอาจต้องเสียค่าสินไหมทดแทนเมื่อมีเหตุการณ์ดังที่ระบุไว้ในสัญญาเกิดขึ้นด้วยเหตุนี้เอง ผลบังคับของสัญญาจึงไม่แน่นอน<sup>26</sup>

### 2.3.3 เป็นสัญญาที่ต้องการความซื่อสัตย์อย่างยิ่ง

สัญญาประกันภัยเป็นสัญญาที่คู่สัญญาจะต้องสุจริตต่อกันอย่างยิ่ง ตามหลักทั่วไปนั้น แม้บุคคลจะต้องใช้สิทธิของตนโดยสุจริต คู่สัญญาแต่ละฝ่ายก็มีสิทธิที่จะต่อรองให้การตกลงให้ได้ผลดีที่สุดแก่ตน แม้จะต้องห้ามมิให้กล่าวเท็จก็ไม่จำเป็นต้องชี้ช่องให้คู่กรณีฝ่ายหนึ่งเห็นข้อเสียเปรียบเพราะเป็นหน้าที่คู่สัญญาจะต้องสืบสวนใคร่ครวญส่วนได้เสียของตนเอง<sup>27</sup> เว้นแต่ในกรณีที่เข้าข่ายกลฉ้อฉลตามมาตรา 162<sup>28</sup> ในการตกลงใจเข้าทำสัญญาประกันภัย โดยปกติผู้รับประกันภัยเกือบจะไม่มีโอกาสรู้ข้อมูลต่างๆ เลย เว้นแต่ผู้เอาประกันภัยจะแจ้งให้ทราบ ดังนั้น เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมกฎหมายจึงบัญญัติให้ผู้เอาประกันภัยต้องเปิดเผยข้อมูลต่างๆ ให้ผู้รับประกันภัยใช้ในการ

<sup>25</sup> ไชยยศ เหมะรัชตะ ข (2540). คำอธิบายกฎหมายว่าด้วยประกันภัย. หน้า 39.

<sup>26</sup> แหล่งเดิม. หน้า 40.

<sup>27</sup> จิตติ ดิงศภัทย์ ก เล่มเดิม. หน้า 40.

<sup>28</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 162 “ในนิติกรรมสองฝ่าย การที่คู่กรณีฝ่ายหนึ่งจงใจนิ่งเสียไม่แจ้งข้อความจริง หรือคุณสมบัติอันคู่กรณีอีกฝ่ายหนึ่งมิได้รู้ การนั้นเป็นกลฉ้อฉล หากพิสูจน์ได้ว่าถ้ามิได้นิ่งเสียเช่นนั้น นิติกรรมนั้นก็คงจะมีได้กระทำการขึ้น.”

พิจารณาว่าสมควรจะรับความเสี่ยงภัยนั้นหรือไม่ ถ้าจะรับความเสี่ยงภัยนั้นสมควรกำหนด เบี้ยประกันภัยในอัตราเท่าไร ดังนั้น หน้าที่ในการเปิดเผยข้อความจริงนี้ จึงตกอยู่กับผู้เอาประกันภัย ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 865<sup>29</sup> ซึ่งในเรื่องหลักสุจริตของสัญญาประกันภัยนี้ มีนัยกฎหมายบางท่านเห็นว่าคู่สัญญาจะต้องมีความซื่อสัตย์สูงกว่าหลักสุจริตทั่วไป<sup>30</sup> หลักสุจริต อย่างยิ่ง พบได้ในกฎหมายประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 ซึ่งเป็นหลักพื้นฐานของกฎหมาย ประกันภัยทุกประเภทไม่เพียงเฉพาะกฎหมายประกันภัยการขนส่งทางทะเลเท่านั้น<sup>31</sup>

ในเรื่องหลักความสุจริตอย่างยิ่ง Scutton LJ ได้กล่าวไว้ในคดี *Rozanes V. Bowen* (1928)<sup>32</sup> ว่า “เพราะว่าผู้รับประกันภัยไม่ทราบอะไรเลย และบุคคลที่เข้าหาเขาเพื่อขอทำประกันภัย รู้ทุกสิ่งทุกอย่าง มันเป็นหน้าที่ของเขา (ผู้เอาประกันภัย) ต้องเปิดเผยข้อมูลอันเป็นสาระสำคัญ ทั้งหมดให้แก่ผู้รับประกันภัยทราบ สิ่งทีกล่าวมาอย่างชัดเจนทั้งหมดนี้แหละที่พุดถึงสัญญาต้อง ความซื่อสัตย์หรือความสุจริตอย่างยิ่ง”

อย่างไรก็ตาม หลักการนี้มีขอบเขตจำกัดเฉพาะก่อนสัญญาประกันภัยเริ่มมีผลบังคับ กล่าวคือ หน้าที่ในการเปิดเผยความจริงนี้เริ่มตั้งแต่การเจรจาเพื่อทำสัญญาประกันภัย และสิ้นสุดเมื่อ มีสัญญาประกันภัยเกิดขึ้นแล้วระหว่างที่สัญญาประกันภัยมีผลบังคับนั้นหน้าที่ต่างๆ เป็นไปตาม หลักสุจริต ไม่ใช่หลักสุจริตอย่างยิ่ง กล่าวคือ ไม่มีความจำเป็นใดๆ ที่จะต้องเปิดเผยความเปลี่ยนแปลง ขณะที่สัญญาที่มีผลบังคับ<sup>33</sup>

#### 2.3.4 เป็นสัญญาที่ต้องมีหลักฐานเป็นหนังสือ

สัญญาประกันภัยเป็นสัญญาอีกประเภทหนึ่งที่กฎหมายบังคับให้ต้องมีหลักฐานเป็น หนังสือจึงจะฟ้องร้องบังคับคดีได้ ซึ่งเป็นไปตามมาตรา 867 ในทางปฏิบัติหลักฐานของสัญญา ประกันภัยคือ กรมธรรม์ประกันภัย เนื่องจากส่วนมากผู้เอาประกันภัยเป็นฝ่ายฟ้องร้องผู้รับประกันภัย กฎหมายจึงกำหนดให้ผู้รับประกันภัยออกกรมธรรม์โดยมีลายมือชื่อฝ่ายผู้รับประกันภัยเป็นสำคัญ แต่ถึงแม้จะไม่มีกรมธรรม์ประกันภัยคู่สัญญาที่อาจฟ้องร้องกันได้ หากมีหลักฐานเป็นหนังสือเช่น

<sup>29</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 865 วรรค 1 “ถ้าในเวลาทำสัญญาประกันภัย ผู้เอาประกันภัยก็ตี หรือในกรณีประกันชีวิต บุคคลอันการใช้เงินย่อมอาศัยความทรงชีพหรือมรณะของเขานั้นก็ตี รู้อยู่แล้วละเว้นเสีย ไม่เปิดเผยข้อความจริงซึ่งอาจจะได้ใจผู้รับประกันภัยให้เรียกเก็บเบี้ยประกันภัยสูงขึ้นอีก หรือบอกปิดไม่ยอม ทำสัญญา หรือว่ารู้อยู่แล้วแถลงข้อความนั้นเป็นเท็จไซ้ ท่านว่าสัญญานั้นเป็น โมฆะ”

<sup>30</sup> ไชยยศ เหมะรัชตะ ข เล่มเดิม. หน้า 40.

<sup>31</sup> Donald O' May. (1993). *Marine Insurance Law and Policy*. p. 35.

<sup>32</sup> Chris Parsons, David Green and Mike Mead. (1991). *Contract Law & Insurance*. p. 6/10.

<sup>33</sup> Ibid. p. 6/12.

ใบเสร็จรับเงินค่าเบี้ยประกันภัยมีลายมือชื่อผู้จัดการของจำเลย (ผู้รับประกันภัย) และมีรายละเอียดต่างๆ คือ หมายเลขทะเบียนและรายละเอียดอื่นๆ เกี่ยวกับรถยนต์ที่เอาประกันภัย ทุนประกัน ระยะเวลาประกัน ทั้งระบุหมายเลขกรมธรรม์ด้วย ดังนี้ ใบเสร็จรับเงินค่าเบี้ยประกันภัย ดังกล่าวย่อมเป็นหลักฐานเป็นหนังสือที่จะฟ้องร้องบังคับคดีกันได้ (คำพิพากษาฎีกาที่ 266/2532)<sup>34</sup>

### 2.3.5 เป็นสัญญาที่ทางราชการควบคุม

สัญญาประกันภัยโดยทั่วไปเป็นที่เข้าใจกันว่าแสดงออกทางกรรมธรรม์ ดังนั้น ตามพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 มาตรา 29 วรรคแรก<sup>35</sup> ได้กำหนดให้กรรมธรรม์ประกันภัยจะต้องได้รับการอนุมัติจากนายทะเบียนของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยเสียก่อน บริษัทรับประกันภัยจึงจะนำมาใช้ได้ ซึ่งแสดงให้เห็นว่าสัญญาประกันภัยนอกจากจะต้องมีหลักฐานเป็นหนังสือแล้วยังคงต้องได้รับความเห็นชอบจากนายทะเบียนของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยเสียก่อนที่จะนำออกใช้ ดังนั้น สัญญาประกันภัยจึงมีลักษณะแตกต่างจากสัญญาประเภทอื่น คือ จะต้อง มีหน่วยงานราชการคอยควบคุมอีกที

### 2.3.6 เป็นสัญญาที่มีค่าตอบแทนไม่เท่าเทียมกัน

โดยปกติสัญญาดังกล่าวตอบแทนนี้ย่อมเป็นสัญญาที่มีบำเหน็จ หรือ สัญญามีค่าตอบแทน อยู่ในตัว แต่สัญญามีบำเหน็จหรือมีค่าตอบแทนไม่จำเป็นต้องเป็นสัญญาดังตอบแทนด้วยเสมอไป เช่น สัญญาขี้มเงิน โดยมีดอกเบี้ย แม้จะมีค่าตอบแทนในการให้ขี้มเงิน โดยการคิดเอาดอกเบี้ยก็ตาม แต่หนี้ที่เกิดจากสัญญาขี้มเงินเปลืองนั้น บริบูรณ์เมื่อส่งมอบทรัพย์สินที่ขี้ม (มาตรา 650) ฉะนั้น หนี้ตามสัญญาขี้มจึงผูกพันผู้ขี้มฝ่ายเดียวที่จะต้องใช้เงินคืนและเสียดอกเบี้ย ผู้ให้ขี้มหาหนี้ที่จะต้องชำระตอบแทนแต่อย่างใดไม่<sup>36</sup>

สำหรับสัญญาดังตอบแทนบางครั้งก็เรียกว่าสัญญามีค่าตอบแทนซึ่ง อาจารย์สิทธิโชค ศรีเจริญ ได้อธิบายในเรื่องนี้ว่า “สัญญามีค่าตอบแทนนั้นหมายถึงสัญญาที่คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายต่างได้รับประโยชน์ในทางทรัพย์สินเป็นการแลกเปลี่ยนตอบแทนกัน เช่น นาย ก. ขายรถยนต์ให้นาย ข.

<sup>34</sup> ประกาศน อวยชัย. (2542). *ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 (เล่ม 3) มาตรา 702 ถึงมาตรา 897 พร้อมด้วยย่อข้อกฎหมายจากคำพิพากษาฎีกาตั้งแต่ พ.ศ. 2527 ถึง พ.ศ. 2542*. หน้า 1511.

<sup>35</sup> พระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 มาตรา 29 วรรคแรก “กรรมธรรม์ประกันภัยที่บริษัทออกให้แก่ผู้เอาประกันภัยต้องเป็นไปตามแบบและข้อความที่นายทะเบียนได้ให้ความเห็นชอบ ทั้งนี้ รวมทั้งเอกสารประกอบหรือแนบท้ายกรรมธรรม์ประกันภัยด้วย.”

<sup>36</sup> จิตติ ดิงศักดิ์ ข (2523). *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 2 มาตรา 354 ถึง 452 ว่าด้วยมูลแห่งหนี้*. หน้า 47.

นาย ก. ย่อมได้เงินค่าราคารถยนต์เป็นประโยชน์แก่ตน ส่วนนาย ข. ก็ได้รถยนต์นั้นไปใช้เป็นประโยชน์ในทางทรัพย์สิน ฉะนั้นสัญญาซื้อขายจึงเป็นสัญญาที่มีค่าตอบแทนเพราะทั้งสองฝ่ายต่างได้รับผลประโยชน์ในทางทรัพย์สิน แต่สำหรับสัญญาประกันภัยนั้นมีลักษณะพิเศษกว่าสัญญาที่มีค่าตอบแทนโดยทั่วไป กล่าวคือ สัญญาที่มีค่าตอบแทนโดยทั่วไป มักจะมีค่าตอบแทนที่เสมอกันหรือเท่าเทียมกัน เพราะคู่สัญญาแต่ละฝ่ายต่างพยายามรักษาผลประโยชน์ของตนไม่ให้เสียเปรียบอีกฝ่ายหนึ่ง เช่นผู้ซื้อ รถยนต์ก็ต้องเจรจากราคาให้เหมาะสมกับราคาตลาด ผู้ขายรถยนต์ก็ต้องระมัดระวังที่จะไม่ขายรถให้ต่ำกว่าราคาตลาดจนขาดทุน ฉะนั้น จึงกล่าวได้ว่าสัญญาที่มีค่าตอบแทนโดยทั่วไปจะมีค่าตอบแทนที่เท่าเทียมกันหรือเสมือนใกล้เคียงกัน แต่ในสัญญาประกันภัยนั้นผู้เอาประกันภัยชำระค่าเบี้ยประกันภัยเพียงเล็กน้อยแต่เมื่อเกิดวินาศภัยตามสัญญาขึ้นผู้รับประกันภัยต้องชำระค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยตอบแทนผู้เอาประกันภัยซึ่งมีค่าในทางทรัพย์สินสูงกว่าจำนวนเบี้ยประกันภัยที่ผู้เอาประกันภัยชำระ<sup>37</sup>

### 2.3.7 เป็นสัญญาเพื่อประโยชน์แก่บุคคลภายนอก

สัญญาประกันภัยที่ผู้เอาประกันภัยหากได้ยกประโยชน์แห่งสัญญานั้นให้กับบุคคลภายนอกเป็นผู้รับประโยชน์นั้น ผู้เอาประกันภัยก็จะมีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนหากเกิดวินาศภัยดังที่กำหนดไว้ในสัญญาประกันภัยเกิดขึ้น การยกประโยชน์ดังกล่าวจะทำให้บุคคลใดก็ได้โดยไม่ต้องคำนึงว่าผู้รับประโยชน์มีส่วนได้เสียกับทรัพย์สินที่เอาประกันภัยหรือไม่ สัญญาประกันภัยชนิดนี้เรียกว่า สัญญาเพื่อประโยชน์แก่บุคคลภายนอก ซึ่งต้องบังคับตามมาตรา 374 ถึง 376<sup>38</sup> บุคคลภายนอกจะมีสิทธิเข้ารับประโยชน์ตามสัญญาประกันภัยได้ต่อเมื่อได้แสดงเจตนาเข้ารับประโยชน์ตามสัญญานั้นกับผู้รับประกันภัยเสียก่อน

<sup>37</sup> สิทธิโชค ศรีเจริญ. เล่มเดิม. หน้า 3

<sup>38</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 374 “ถ้าคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งทำสัญญาตกลงว่าจะชำระหนี้แก่บุคคลภายนอกไซ้ ท่านว่าบุคคลภายนอกมีสิทธิจะเรียกชำระจากลูกหนี้ได้โดยตรง”

มาตรา 375 “เมื่อสิทธิของบุคคลภายนอกได้เกิดขึ้นตามบทบัญญัติแห่งมาตราก่อนแล้ว คู่สัญญาหาอาจจะเปลี่ยนแปลงหรือระงับสิทธินั้นในภายหลังได้ไม่”

มาตรา 376 “ข้อต่อสู้อันเกิดแต่มูลสัญญาดังกล่าวมาในมาตรา 374 นั้น ลูกหนี้อาจจะยกขึ้นต่อสู้บุคคลภายนอกผู้จะได้รับประโยชน์จากสัญญานั้นได้.”

## 2.4 สิทธิและหน้าที่ของผู้เอาประกันภัย ผู้รับประโยชน์ และผู้รับประกันภัย

### 2.4.1 สิทธิและหน้าที่ของผู้เอาประกันภัย

#### 2.4.1.1 สิทธิของผู้เอาประกันภัย ได้แก่

##### 1. สิทธิเรียกให้ผู้รับประกันภัยส่งมอบกรมธรรม์ประกันภัย

กรมธรรม์ประกันภัยเป็นหลักฐานแห่งสัญญาประกันภัยที่ผู้รับประกันภัยต้องทำขึ้นและส่งมอบให้แก่ผู้เอาประกันภัยหลังจากที่ได้มีการทำสัญญาประกันภัยกันแล้ว ตามมาตรา 867<sup>39</sup> วรรคสอง ได้บัญญัติให้ผู้รับประกันภัยต้องส่งมอบกรมธรรม์ประกันภัยอันมีเนื้อความต้องตามสัญญาประกันภัยให้แก่ผู้รับประกันภัยฉบับหนึ่ง ดังนั้น หน้าที่ในการส่งมอบกรมธรรม์ประกันภัยให้แก่ผู้เอาประกันภัยจึงเป็นหน้าที่หนึ่งของผู้รับประกันภัย ถ้าผู้รับประกันภัยไม่ส่งมอบกรมธรรม์ประกันภัยให้แก่ผู้เอาประกันภัย ผู้เอาประกันภัยย่อมมีสิทธิฟ้องร้องผู้รับประกันภัยให้ส่งมอบกรมธรรม์ประกันภัยให้แก่ผู้เอาประกันภัยได้

##### 2. สิทธิขอลดเบี้ยประกันภัย

สิทธิในการขอลดเบี้ยประกันภัยของผู้เอาประกันภัย อาจมีกรณีที่เป็นเหตุให้ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิขอปรับลดเบี้ยประกันภัยลงได้ในกรณีดังต่อไปนี้

##### 1) เนื่องจากความเสียหายลดลง ตามมาตรา 864<sup>40</sup>

เป็นกรณีที่การตกลงเข้าทำสัญญา คู่กรณีได้ยกเอาภัยบางอย่างขึ้นมาเป็นหลักในการพิจารณากำหนดเบี้ยประกันภัย ดังเช่น การเรียกเบี้ยประกันภัยสูงกว่ากรณีปกติ เพราะมีการกำหนดการเสี่ยงภัยไว้เป็นพิเศษ แล้วต่อมาในระหว่างอายุสัญญาประกันภัยนั้นหมดไป แต่ความเสียหายตามปกติยังคงมีอยู่ ดังตัวอย่าง<sup>41</sup> ดังต่อไปนี้ การเอาประกันวินาศภัยสำหรับรถยนต์ซึ่งเป็นที่ตกลงกันในขณะทำสัญญาประกันภัยว่า เป็นรถยนต์สำหรับแข่ง ซึ่งเป็นที่แน่นอนว่าการเสี่ยงภัยในกรณีรถยนต์แข่งย่อมสูงกว่ารถยนต์นั่งธรรมดา เบี้ยประกันภัยก็จะต้องมีจำนวนสูงกว่าที่เรียกเก็บสำหรับรถยนต์นั่งธรรมดา ต่อมาผู้เอาประกันภัยได้เลิกใช้รถยนต์คันนี้สำหรับแข่ง คงใช้เป็นรถยนต์ธรรมดา ในกรณีเช่นนี้เห็นได้ชัดว่า ภัยที่อาจจะเกิดขึ้นจากการแข่งรถก็ย่อมจะหมดไป คงเหลือแต่การเสี่ยงภัยในกรณีปกติในฐานะเป็นรถยนต์ธรรมดา ดังนี้ กฎหมายให้สิทธิแก่ผู้เอาประกันภัยที่จะ

<sup>39</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 867 วรรคสอง “ให้ส่งมอบกรมธรรม์ประกันภัยอันมีเนื้อความต้องตามสัญญานั้นแก่ผู้เอาประกันภัยฉบับหนึ่ง.”

<sup>40</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 864 “เมื่อคู่สัญญาประกันภัยยกเอาภัยใดโดยเฉพาะขึ้นเป็นชั้นพิจารณาในการวางกำหนดจำนวนเบี้ยประกันภัยและภัยเช่นนั้นสิ้นไปหาไม่แล้ว ท่านว่าภายหลังแต่ผู้เอาประกันภัยขอที่จะได้เบี้ยประกันภัยลงตามส่วน.”

<sup>41</sup> จำรัส เหมะจารุ. (ม.ป.ป.). คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยประกันภัย. หน้า 104.

ขอลดเบี้ยประกันภัยลงได้ตามส่วน ตั้งแต่วันที่ภัยดังกล่าวสูญสิ้นไป และถ้าหากก่อนหน้าที่จะเกิดสิทธิขอลดเบี้ยประกันภัย ผู้รับประกันภัยได้รับชำระเบี้ยประกันภัยครบถ้วนแล้ว ผู้รับประกันภัยต้องส่งเบี้ยประกันภัยคืนให้แก่ผู้เอาประกันภัยตามส่วน<sup>42</sup>

2) เนื่องจากมูลค่าของวัตถุที่เอาประกันภัยลดลง มาตรา 873<sup>43</sup>

การขอลดเบี้ยประกันภัยในกรณีนี้จะเกิดขึ้นเมื่อปรากฏว่า มูลค่าประกันภัย หรือราคาของทรัพย์สินที่เอาประกันภัยลดลงไปมาก ถึงขนาดที่ว่า ถ้าทรัพย์สินนั้นเสียหายโดยสิ้นเชิง ผู้เอาประกันภัยก็ไม่เสียหายคิดเป็นเงินสูงเหมือนกับในตอนแรกที่ทำสัญญาใหม่ๆ มูลค่าประกันภัยนั้น ตามมาตรา 867 (3) จะกำหนดไว้ ในกรมธรรม์ประกันภัยหรือไม่ก็ได้ หากได้กำหนดกันไว้ จะต้องไม่น้อยกว่าจำนวนเงินซึ่งเอาประกันภัยตามมาตรา 867 (4) ทั้งนี้เนื่องจากผู้เอาประกันภัยจะเอาประกันภัยเป็นจำนวนสูงกว่าส่วนได้เสียของตนไม่ได้ เพราะมูลค่าประกันภัยนั้นก็คือส่วนได้เสียในเหตุที่ประกันภัยได้ตามมาตรา 863 นั้นเอง

เหตุผลของกฎหมายก็เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ผู้เอาประกันภัย เพราะถึงอย่างไร ผู้เอาประกันภัยย่อมไม่มีสิทธิที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทนเกินกว่าที่เสียหายจริง หากไม่ให้สิทธิแก่ผู้เอาประกันภัยแล้ว ย่อมจะทำให้ผู้รับประกันภัยได้รับเบี้ยประกันภัยในส่วนนี้ไปฟรีๆ<sup>44</sup>

3. สิทธิเรียกให้ผู้รับประกันภัยหาหลักประกัน

สิทธิดังกล่าวจะเกิดขึ้นก็ต่อเมื่อผู้รับประกันภัยต้องมีคำพิพากษาให้เป็นคนล้มละลายตามมาตรา 876 วรรคหนึ่ง<sup>45</sup> การที่ผู้รับประกันภัยต้องคำพิพากษาให้เป็นคนล้มละลาย ย่อมแสดงว่าผู้รับประกันภัยมีฐานะเงินไม่มั่นคง ในกรณีเช่นนี้ผู้เอาประกันภัยย่อมไม่มีความมั่นใจว่าหากมีวินาศภัยเกิดขึ้น ผู้รับประกันภัยจะสามารถใช้ค่าสินไหมทดแทนจากการเกิดอุบัติเหตุดังกล่าวได้หรือไม่ ดังนั้น กฎหมายจึงให้สิทธิแก่ผู้เอาประกันภัยในการเรียกให้ผู้รับประกันภัยหาหลักประกันอันสมควรให้แก่ตนเพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าหากมีวินาศภัยเกิดขึ้น เขาจะได้รับการชดเชยจากหลักประกันที่ให้ไว้

<sup>42</sup> ไซยศ เหมะรัชตะ ข เล่มเดิม. หน้า 240.

<sup>43</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 873 “ถ้าในระหว่างอายุสัญญาประกันภัยนั้นมูลค่าประกันภัยได้ลดน้อยถอยลงไปหนักไซ้ ท่านว่าผู้เอาประกันภัยชอบที่จะได้ลดจำนวนเงินซึ่งเอาประกันภัยไว้ และลดจำนวนเงินเบี้ยประกันภัย

การลดจำนวนเบี้ยประกันภัยนั้น ให้เป็นผลต่อในอนาคต.”

<sup>44</sup> อำนวย สุขเวช. (2551). คำอธิบายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วย. หน้า 67.

<sup>45</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 876 วรรคหนึ่ง “ถ้าผู้รับประกันภัยต้องคำพิพากษาให้เป็นคนล้มละลาย ผู้เอาประกันภัยจะเรียกให้หาประกันอันสมควรให้แก่ตนก็ได้ หรือจะบอกเลิกสัญญาเสียก็ได้.”

#### 4. สิทธิบอกเลิกสัญญา

ตามหลักทั่วไปเมื่อมีการทำสัญญากันขึ้นแล้ว คู่สัญญาจะต้องปฏิบัติตามข้อตกลงในสัญญานั้นจะกว่าสัญญาจะสิ้นสุดลง แต่แม้สัญญานั้นจะยังไม่สิ้นสุดลงก็ตาม ก็อาจมีบางกรณีที่คู่สัญญาอาจมีสิทธิบอกเลิกสัญญาต่อกันได้ สิทธิเช่นว่านี้อาจกำหนดไว้ในสัญญานั้นเองหรืออาจเป็นกรณีตามที่กฎหมายได้บัญญัติไว้ก็ได้ ตามมาตรา 386 วรรคหนึ่ง<sup>46</sup>

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย ได้ให้สิทธิแก่ผู้เอาประกันภัยสามารถบอกเลิกสัญญากับผู้รับประกันภัยได้ในกรณีต่อไปนี้

##### 1) บอกเลิกก่อนเริ่มเสี่ยงภัย<sup>47</sup>

ในการทำสัญญาประกันภัย อาจมีกรณีที่ได้มีการตกลงทำสัญญาในขณะที่การเสี่ยงภัยยังไม่เริ่มขึ้น เช่น การประกันภัยการขนส่งสินค้า มักมีการขอทำสัญญาประกันภัยก่อนที่จะได้ส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้รับขนส่ง กรณีเช่นนี้การเสี่ยงภัยของผู้รับประกันภัยยังไม่เริ่มต้นขึ้นจนกว่าที่จะได้ส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้รับขนส่ง กรณีเช่นนี้การเสี่ยงภัยของผู้รับประกันภัยยังไม่เริ่มต้นขึ้นจนกว่าจะมีการส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้รับขนส่ง กรณีเช่นนี้การเสี่ยงภัยของผู้รับประกันภัยยังไม่เริ่มต้นขึ้นจนกว่าจะมีการส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้รับขนส่ง แต่ก่อนที่การเสี่ยงภัยจะเริ่มต้นขึ้น กฎหมายเปิดโอกาสให้ผู้เอาประกันภัยเปลี่ยนใจว่าสมควรจะให้ผู้รับประกันภัยรับเสี่ยงภัยนั้นหรือไม่ ถ้าไม่สมควรใจจะเอาประกันภัยก็มีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้ แต่ผู้เอาประกันภัยต้องใช้ค่าทดแทนให้แก่ผู้รับประกันภัยบ้างตามสมควรเพื่อชดเชยค่าใช้จ่ายของผู้รับประกันภัยที่เสียไปก่อนหน้าแล้ว โดยมาตรา 872 บัญญัติให้ผู้รับประกันภัยชอบที่จะได้รับเบี้ยประกันภัยถึงจำนวน

##### 2) บอกเลิกเพราะผู้รับประกันภัยต้องคำพิพากษาให้เป็นคนล้มละลาย

การที่ผู้รับประกันภัยต้องคำพิพากษาให้เป็นบุคคลล้มละลาย นอกจากผู้เอาประกันภัยจะมีสิทธิเรียกให้ผู้รับประกันภัยหาหลักประกันอันสมควรให้แก่ตนแล้ว ผู้เอาประกันภัยยังอาจเลือกให้สิทธิบอกเลิกสัญญาเสียก็ได้ โดยอาศัยมาตรา 876 วรรคหนึ่ง อันเป็นมาตราเดียวกับสิทธิเรียกให้ผู้รับประกันภัยหาหลักประกันอันสมควร ในกรณีผู้รับประกันภัยต้องคำพิพากษาให้เป็นคนล้มละลาย

นอกจากการบอกเลิกสัญญาตามบทบัญญัติของกฎหมายแล้ว ผู้เอาประกันภัยยังมีสิทธิบอกเลิกสัญญาตามที่ระบุไว้ในข้อสัญญาอีกด้วย โดยสัญญาประกันวินาศภัยทุกประเภทได้

<sup>46</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 386 วรรคหนึ่ง “ถ้าคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งมีสิทธิเลิกสัญญาโดยข้อสัญญาหรือโดยบทบัญญัติแห่งกฎหมาย การเลิกสัญญาเช่นนั้นย่อมทำได้ด้วยแสดงเจตนาแก่อีกฝ่ายหนึ่ง.”

<sup>47</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 872 “ก่อนเริ่มเสี่ยงภัย ผู้เอาประกันภัยชอบที่จะบอกเลิกสัญญาเสียก็ได้ แต่ผู้รับประกันภัยชอบที่จะได้รับเบี้ยประกันภัยถึงจำนวน.”

กำหนดให้ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิบอกเลิกสัญญาประกันภัยกับผู้รับประกันภัยได้ โดยผู้เอาประกันภัย จะได้รับเบี้ยประกันภัยคืนตามอัตราการประกันภัยระยะสั้น (คือ สั้นกว่า 1 ปี) ซึ่งมีอัตราที่จะได้รับ คืนระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย

#### 5. สิทธิเรียกให้ผู้รับประกันภัยใช้ค่าสินไหมทดแทน

เมื่อมีวินาศภัยเกิดขึ้น ผู้เอาประกันภัยย่อมมีสิทธิเรียกให้ผู้รับประกันภัยใช้ค่าสินไหม ทดแทนเพราะสัญญาประกันวินาศภัย คือ สัญญาซึ่งผู้รับประกันภัยตกลงว่าจะใช้ค่าสินไหมทดแทน เมื่อมีวินาศภัยเกิดขึ้นดังได้ระบุไว้ในสัญญา

##### 2.4.1.2 หน้าที่ของผู้เอาประกันภัย ได้แก่

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ได้บัญญัติหน้าที่ของผู้เอาประกันภัยไว้ดังนี้

##### 1. หน้าที่เปิดเผยข้อความจริง

ในการทำสัญญาประกันภัยนั้น ความรู้ถึงข้อเท็จจริงต่างๆ ที่เกี่ยวกับการประกันภัยนับเป็น ปัจจัยสำคัญเพื่อประกอบการพิจารณาของผู้รับประกันภัยว่าจะตัดสินใจตกลงทำสัญญาดีหรือไม่ โดยปกติแล้วเป็นเหตุการณ์ที่ผู้เอาประกันภัยรู้ได้แต่ฝ่ายเดียว ผู้รับประกันภัยเกือบไม่มีโอกาสได้รู้ เหตุการณ์นั้นๆ เลย นอกจากผู้เอาประกันภัยจะแจ้งให้ทราบ โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้เอาประกันภัยเป็น ผู้เสนอขอทำสัญญาประกันภัย และเป็นผู้ที่ทราบข้อเท็จจริงทั้งหมดเกี่ยวกับวัตถุที่เอาประกันภัย ฉะนั้น เพื่อให้คู่กรณีอยู่ในฐานะที่จะทำความตกลงกันได้โดยลักษณะที่เป็นธรรม กฎหมายจึงบัญญัติ ให้ผู้เอาประกันภัยซึ่งเป็นฝ่ายที่มีความรู้ในเหตุการณ์คือผู้นั้นต้องเปิดเผยข้อเท็จจริงที่สมควรจะต้อง เปิดเผยให้ผู้รับประกันภัยได้ทราบ เพื่อผู้รับประกันภัยจะได้พิจารณาว่าตนควรจะเข้ารับเสี่ยงภัยนั้น แทนผู้เอาประกันภัยเพียงใดหรือไม่ หรือควรจะกำหนดเงื่อนไขหรือจำนวนเบี้ยประกันภัยให้สูงต่ำ มากน้อยเพียงใด หากผู้เอาประกันภัยยอมตกลงอยู่ในฐานะเสียเปรียบ ถือได้ว่าไม่ได้รับความเป็นธรรม

เนื่องจากสัญญาประกันภัย จะต้องตั้งอยู่บนรากฐานแห่งความสุจริต และความไว้วางใจ กันเป็นอย่างยิ่ง กฎหมายจึงได้บัญญัติให้ฝ่ายผู้เอาประกันภัยซึ่งเป็นผู้รู้ข้อเท็จจริงทั้งหลายแต่ฝ่ายเดียว มีหน้าที่ต้องเปิดเผยข้อความจริง ตามมาตรา 865 วรรคหนึ่ง

##### 2. หน้าที่ชำระเบี้ยประกันภัย

ผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่ที่จะต้องส่งหรือชำระเบี้ยประกันภัยให้แก่ผู้รับประกันภัยตาม จำนวนกำหนดเวลาตลอดจนวิธีส่งที่ได้ตกลงไว้ในสัญญาประกันภัย หรือตามที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ ประกันภัย หากผู้เอาประกันภัยในกรณีประกันวินาศภัยไม่ชำระเบี้ยประกันภัยตามสัญญา ผู้รับ ประกันภัยก็มีสิทธิที่จะฟ้องเรียกให้ผู้เอาประกันภัยใช้เบี้ยประกันภัยให้ตามสัญญาหรือถ้าเกิดกรณี วินาศภัยก็มีสิทธิที่จะฟ้องเรียกให้ผู้เอาประกันภัยใช้เบี้ยประกันภัยให้ตามสัญญาหรือถ้าเกิดกรณี

วินาศภัยขึ้นในระหว่างนั้น ผู้รับประกันภัยก็ชอบที่จะปฏิเสธ ไม่ยอมชำระค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยได้ จนกว่าผู้เอาประกันภัยจะยอมชำระเบี้ยประกันภัยให้

### 3. หน้าทีบบอกกล่าวแก่ผู้รับประกันภัยเมื่อเกิดวินาศภัยขึ้น

เมื่อเกิดวินาศภัยขึ้น ส่วนใหญ่มักจะเกิดปัญหาโต้แย้งเกี่ยวกับจำนวนค่าสินไหมทดแทนระหว่างผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัยอยู่เสมอ บางคราวผู้เอาประกันภัยมักจะถือโอกาสเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนสูงจนเกินไป จึงต้องมีการกำหนดให้ผู้รับประกันภัยมีโอกาสได้เข้าตรวจสอบถึงความเสียหาย โดยเร็วที่สุด ซึ่งโดยทั่วไปถือว่าผู้เอาประกันภัยจะต้องบอกกล่าวความวินาศภัยให้ผู้รับประกันภัยทราบภายในเวลาอันควร ทั้งนี้ เพราะหากการบอกกล่าวเป็นไปโดยล่าช้า ย่อมทำให้ผู้รับประกันภัยเสียเปรียบ กล่าวคือ หหมดโอกาสที่จะเข้าจัดการเกี่ยวกับทรัพย์สินที่ถูกวินาศภัยทันที และหลักฐานหรือร่องรอยอันเป็นต้นเหตุของความเสียหายอาจสูญหายไปหรือมีหลงเหลืออยู่แต่น้อย ทำให้สามารถที่จะติดตามพิสูจน์ให้ได้ความแน่ชัดถึงสาเหตุที่ทำให้เกิดความเสียหายนั้น ด้วยความจำเป็นดังกล่าว คือ เหตุผลที่ต้องกำหนดให้เป็นหน้าที่ผู้เอาประกันภัยที่จะต้องแจ้งเหตุวินาศภัยให้ผู้รับประกันภัยทราบ<sup>48</sup>

### 4. หน้าทีบการป้องกันทรัพย์สินที่เอาประกันภัย

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย มิได้บัญญัติไว้โดยชัดแจ้งให้ผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่ป้องกันรักษาทรัพย์สินที่เอาประกันภัยไว้มิให้วินาศ แต่ในมาตรา 877 (2) และ (3)<sup>49</sup> กำหนดให้ผู้รับประกันภัยมีหน้าที่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยสำหรับความบอบสลายอันเกิดแก่ทรัพย์สินที่เอาประกันภัยไว้ เพราะได้จัดการตามสมควรเพื่อป้องกันวินาศภัย และสำหรับค่าใช้จ่ายอันสมควรซึ่งได้เสียไป เพื่อรักษาทรัพย์สินที่เอาประกันภัยไว้มิให้วินาศ

โดยที่กฎหมายที่อ้างถึงข้างต้นบัญญัติเฉพาะเรื่องค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจากการป้องกันทรัพย์สินที่เอาประกันภัยไว้มิให้วินาศเท่านั้น จึงมีปัญหาวว่า ผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่ในการป้องกันทรัพย์สินที่เอาประกันภัยไว้มิให้วินาศด้วยเพียงใดหรือไม่ ซึ่งในเรื่องนี้ยังมีความเห็นแตกต่างกันอยู่

<sup>48</sup> ไชยยศ เหมะรัชตะ ข เล่มเดิม. หน้า 255-256.

<sup>49</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 877 “ผู้รับประกันภัยจำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนดังกล่าวต่อไปนี้ คือ

(2) เพื่อความบอบสลายอันเกิดแก่ทรัพย์สินซึ่งได้เอาประกันภัยไว้เพราะได้จัดการตามสมควรเพื่อป้องกันความวินาศภัย.”

## 2.4.2 สิทธิและหน้าที่ของผู้รับประโยชน์

### 2.4.2.1 สิทธิของผู้รับประโยชน์

ผู้รับประโยชน์ คือ บุคคลผู้จะพึงได้รับค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยเมื่อมีวินาศภัยเกิดขึ้นตามที่ระบุไว้ในสัญญา ถ้าผู้รับประโยชน์เป็นบุคคลภายนอก สิทธิของผู้รับประโยชน์จะเกิดขึ้นต่อเมื่อได้แสดงเจตนาไปยังผู้รับประกันภัยแล้วว่าตนจำนงที่จะเอาประโยชน์จากสัญญานั้น ตามมาตรา 374 375 และ 376

### 2.4.2.2 หน้าที่ของผู้รับประโยชน์

ในกรณีที่ผู้รับประโยชน์เป็นบุคคลภายนอก ตามมาตรา 881 บัญญัติให้ผู้รับประโยชน์มีหน้าที่บอกกล่าวแก่ผู้รับประกันภัยเมื่อผู้รับประโยชน์ทราบว่าภัยเกิดขึ้นแก่วัตถุที่เอาประกันภัย และจะต้องบอกกล่าวโดยไม่ชักช้า

## 2.4.3 สิทธิและหน้าที่ของผู้รับประกันภัย

### 2.4.3.1 สิทธิของผู้รับประกันภัย ได้แก่

#### 1. สิทธิในการขอรับเบี้ยประกันภัย

เนื่องจากสัญญาประกันภัยเป็นสัญญาต่างตอบแทน ดังนั้น ฝ่ายผู้รับประกันภัยจึงมีสิทธิที่จะได้รับเบี้ยประกันภัยจากคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง เพื่อเป็นการตอบแทนในการที่ตนยอมรับเข้าเสี่ยงภัยแทนผู้เอาประกันภัย และรับผิดชอบชดเชยค่าสินไหมทดแทนในเมื่อวินาศภัยเกิดขึ้น ตามมาตรา 861<sup>50</sup>

สิทธิในการรับเบี้ยประกันภัยของผู้รับประกันภัยเป็นสิทธิเด็ดขาด ซึ่งเกิดขึ้นโดยผลของสัญญาประกันภัยในทันทีที่สัญญาประกันภัยเกิดขึ้น แม้จะปรากฏในภายหลังว่าตลอดระยะเวลาแห่งสัญญาจะไม่มีวินาศภัยตามที่ระบุไว้ในกรมธรรม์เกิดขึ้นก็ตาม ผู้รับประกันภัยก็ไม่จำเป็นต้องคืนให้ เพราะหนี้ของผู้รับประกันภัยที่จะต้องชำระต่างตอบแทนเป็นในอนาคตดังได้ระบุไว้ในสัญญา มิใช่หนี้ที่เกิดขึ้นในทันทีดังเช่นสัญญาต่างตอบแทนอื่นๆ ข้อยกเว้นในเรื่องนี้ (การคืนเบี้ยประกันภัย) จะมีได้ก็เฉพาะในกรณีที่มิถูกกฎหมายบัญญัติไว้ หรือมีข้อตกลงกันเป็นพิเศษ

สิทธิเรียกร้องของผู้รับประกันภัยในการเรียกร้องเอาเบี้ยประกันภัยเกิดขึ้นเมื่อสัญญาประกันภัยเกิดขึ้นแล้ว และคู่สัญญาได้ตกลงกำหนดจำนวนเบี้ยประกันภัยตลอดจนวิธีการส่งเบี้ยประกันภัยแล้ว ก็ต้องถือว่าสิทธิของผู้รับประกันภัยในการขอรับเบี้ยประกันภัยย่อมเกิดขึ้นแต่นั้น<sup>51</sup>

<sup>50</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 861 “อันว่าสัญญาประกันภัยนั้น คือสัญญาซึ่งบุคคลหนึ่งตกลงจะใช้ค่าสินไหมทดแทน หรือใช้เงินจำนวนหนึ่งให้ในกรณีวินาศภัยหากมีขึ้น หรือในเหตุอย่างอื่นในอนาคตดังได้ระบุไว้ในสัญญา และในการนี้บุคคลอีกคนหนึ่งตกลงจะส่งเงินซึ่งเรียกว่า เบี้ยประกันภัย.”

<sup>51</sup> จำรัส เขมะจารุ. เล่มเดิม. หน้า 72.

## 2. สิทธิเรียกให้ผู้เอาประกันภัยหาประกันอันสมควร

ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยต้องคำพิพากษาให้เป็นบุคคลล้มละลาย หากผู้เอาประกันภัยยังมีได้ส่งเบี้ยประกันภัยให้แก่ผู้รับประกันภัย ผู้รับประกันภัยก็ย่อมได้สิทธิเรียกให้ผู้เอาประกันภัยหาประกันอันสมควรให้แก่ตนหรือจะเลิกสัญญาเสียก็ได้ แต่ถ้าหากผู้เอาประกันภัยส่งเบี้ยประกันภัยครบถ้วนก่อนแล้ว ย่อมไม่มีความจำเป็นอันใดที่ผู้รับประกันภัยจะต้องเลิกสัญญากับผู้รับประกันภัย เพราะเหตุที่ผู้รับประกันภัยได้รับชำระหนี้ครบถ้วนแล้ว กฎหมายจึงไม่อนุญาตให้ผู้รับประกันภัยบอกเลิกสัญญากับผู้เอาประกันภัยในกรณีนี้ได้ ตามมาตรา 876<sup>52</sup>

## 3. สิทธิเรียกให้ผู้รับประกันภัย หรือผู้รับประโยชน์ใช้ค่าสินไหมทดแทน

สิทธิของผู้รับประกันภัยในกรณีนี้ เป็นสิทธิที่ควบคู่กับหน้าที่ของผู้เอาประกันภัยและผู้รับประโยชน์ซึ่งตามมาตรา 881 บัญญัติให้ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์แจ้งเหตุวินาศภัยที่เกิดขึ้นตามสัญญาประกันภัย ให้ผู้รับประกันภัยทราบโดยไม่ชักช้า และถ้าผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์มิได้ปฏิบัติตามหน้าที่ตามกฎหมาย เกิดความเสียหายใดๆ แก่ผู้รับประกันภัย ผู้รับประกันภัยก็มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับผลประโยชน์ได้ ตามที่มาตรา 881 วรรคสอง<sup>53</sup>

## 4. สิทธิขอลดค่าสินไหมทดแทน

ในกรณีที่มีการทำสัญญาประกันภัยโดยกำหนดมูลค่าการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนกันไว้ล่วงหน้าในขณะที่ทำสัญญาประกันภัยและหากทรัพย์สินที่เอาประกันภัยได้รับความเสียหายสิ้นเชิงหรือสูญหาย เมื่อเกิดวินาศภัยขึ้น หากผู้รับประกันภัยพิสูจน์ได้ว่าราคาแห่งมูลค่าประกันภัยที่กำหนดไว้หน้านั้นเป็นจำนวนสูงเกินกว่ามูลค่าของทรัพย์สินมาก ผู้รับประกันภัยชอบที่จะได้ลดค่าสินไหมทดแทนลงได้แต่ต้องคืนเบี้ยประกันภัยให้ตามส่วนกับทั้งดอกเบี้ยด้วย ตามมาตรา 874<sup>54</sup>

<sup>52</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 876 วรรคสอง “ถ้าผู้เอาประกันภัยต้องคำพิพากษาให้เป็นคนล้มละลาย ท่านให้ใช้วิธีเดียวกันนี้บังคับตามควรแก่เรื่อง แต่กระนั้นก็ดี ถ้าเบี้ยประกันภัยได้ส่งแล้วเต็มจำนวนเพื่ออายุประกันเป็นระยะเวลาไม่น้อยเท่าใดไซ้ ท่านห้ามมิให้ผู้รับประกันภัยบอกเลิกสัญญาประกันภัยก่อนระยะเวลานั้นสิ้นสุดลง.”

<sup>53</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 881 วรรคสอง “ถ้ามิได้ปฏิบัติตามบทบัญญัติที่กล่าวมาในวรรคก่อนผู้รับประกันภัยอาจเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายอย่างใดๆ อันเกิดแต่การนั้นได้ เว้นแต่อีกฝ่ายหนึ่งจะพิสูจน์ได้ว่า ไม่สามารถที่จะปฏิบัติได้.”

<sup>54</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 874 “ถ้าคู่สัญญาได้กำหนดราคาแห่งมูลค่าประกันภัยไว้ ผู้รับประกันภัยชอบที่จะได้ลดจำนวนค่าสินไหมทดแทน ก็แต่เมื่อพิสูจน์ได้ว่าราคาแห่งมูลค่าประกันภัยตามที่ตกลงกันไว้หน้านั้นเป็นจำนวนสูงเกินไปหนัก และคืนจำนวนเบี้ยประกันภัยให้ตามส่วนกับทั้งดอกเบี้ยด้วย.”

### 5. สิทธิบอกเลิกสัญญา

สิทธิในการบอกเลิกสัญญาของผู้รับประกันภัย พอจะจำแนกที่มาแห่งสิทธิออกได้ 2 ประการ คือ

- 1) สิทธิบอกเลิกสัญญาตามมาตรา 876 วรรคสอง ในกรณีที่ผู้รับประกันภัยต้องคำพิพากษาให้เป็นคนล้มละลาย ผู้รับประกันภัยย่อมต้องได้สิทธิบอกเลิกสัญญาประกันภัยกับผู้เอาประกันภัยได้หากผู้รับประกันภัยยังไม่ได้รับชำระเบี้ยประกันภัยจากผู้เอาประกันภัยครบถ้วน
- 2) สิทธิบอกเลิกสัญญาตามที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย การบอกเลิกสัญญาในกรณีเช่นนี้ไม่มีข้อยุ่งยาก ทุกอย่างเป็นไปตามกฎเกณฑ์และวิธีการที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย โดยปกติในกรมธรรม์จะมีข้อกำหนดที่ให้สิทธิแก่ผู้รับประกันภัยจะบอกเลิกสัญญาได้ แต่จะต้องบอกกล่าวให้ผู้เอาประกันภัยทราบล่วงหน้าพอสมควร และคำบอกกล่าวบอกเลิกสัญญาต้องทำเป็นหนังสือ โดยไม่จำเป็นต้องให้เหตุผลประกอบการบอกเลิกสัญญา

### 6. สิทธิในการรับช่วงสิทธิของผู้เอาประกันภัยและของผู้รับประกัน

การรับช่วงสิทธิเป็นเรื่องที่มีสองคนเป็นเจ้าของและลูกหนี้กันอยู่ แล้วมีบุคคลอีกคนหนึ่งเรียกว่าบุคคลภายนอกได้มาใช้หนี้ให้แก่เจ้าหนี้ และโดยผลแห่งกฎหมาย คนที่ใช้หนี้ก็ได้เข้าสวมตำแหน่งเป็นเจ้าหนี้แทนต่อไป<sup>55</sup>

เมื่อเกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินที่เอาประกันภัยไว้ โดยมีบุคคลภายนอกเป็นผู้ก่อโดยปกติผู้เอาประกันภัยย่อมมีสิทธิที่จะเลือกใช้สิทธิของตนได้ 2 ทาง ทางหนึ่งเรียกร้อยค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัย ซึ่งเป็นสิทธิที่เกิดโดยผลของสัญญาที่ได้ทำกันไว้ อีกทางหนึ่ง ผู้เอาประกันภัยก็สามารถที่จะใช้สิทธิเรียกร้อยให้ผู้กระทำละเมิดชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ตน กรณีหลังนี้เป็นสิทธิที่เกิดจากผลของกฎหมาย จะเห็นได้ว่า หากผู้เอาประกันภัยเรียกร้อยค่าสินไหมทดแทนจากฝ่ายผู้กระทำละเมิด หรือจากผู้รับประกันภัย แต่ทางใดทางหนึ่ง ความยุ่งยากหรือความไม่เป็นที่ธรรมก็ย่อมไม่เกิดขึ้น แต่โดยที่เกรงว่าผู้เอาประกันภัยที่ไม่สุจริตจะใช้สิทธิทั้ง 2 ทาง ซึ่งจะทำให้ได้รับชดใช้ความเสียหายถึง 2 ครั้ง ซึ่งเท่ากับเป็นการขัดกับหลักการของประกันวินาศภัยในฐานะที่เป็นสัญญาชดใช้ค่าเสียหาย เพราะถ้าผู้เอาประกันภัยได้รับชดใช้จากผู้กระทำละเมิดจนครบจำนวนแล้ว จะถือว่าผู้เอาประกันภัยยังมีความเสียหายอีกต่ออีก ฉะนั้น เพื่อเป็นการป้องกันการหากำไรของผู้เอาประกันภัยซึ่งไม่สุจริตนี้เอง จึงเกิดความจำเป็นที่จะต้องมีหลักเกณฑ์การรับช่วงสิทธิขึ้น

<sup>55</sup> จี๊ด เศรษฐบุตร ข (2517). คำบรรยายลักษณะวิชากฎหมายแพ่ง ลักษณะทั่วไปแห่งหนี้. หน้า 95.

คุ้มครองประโยชน์ของผู้รับประกันภัยไว้ตามมาตรา 880<sup>56</sup> ถ้าผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกันภัยเลือกที่จะเรียกร้องเอาค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัย และผู้รับประกันภัยได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนไปให้ครบตามจำนวนที่เสียหายจริงแล้ว ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกันภัยย่อมไม่มีสิทธิที่จะเรียกร้องเอาค่าสินไหมทดแทนได้อีก เพราะสิทธินั้นได้ตกไปอยู่แก่ผู้รับประกันภัยแล้ว เว้นแต่ผู้รับประกันภัยจะใช้ค่าสินไหมทดแทนให้ยังไม่ครบตามจำนวนที่เสียหายจริง เพราะเกินกว่าจำนวนความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัย ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกันภัยจึงจะสามารถเรียกเอาจากบุคคลภายนอกได้อีกในส่วนที่ยังขาด

#### 7. สิทธิเกี่ยวกับซากทรัพย์

ซากทรัพย์จะเกิดขึ้นในกรณีที่ทรัพย์ที่เอาประกันภัยไว้ถูกทำลายเสียหายโดยสิ้นเชิงเท่านั้น แม้ทรัพย์ที่เอาประกันภัยจะถูกทำลายเสียหายโดยสิ้นเชิง แต่ก็ยังคงมีซากเหลืออยู่ ซึ่งมีค่าพอที่คำนวณเป็นเงินได้ในทางทฤษฎี ผู้เอาประกันภัยย่อมไม่มีสิทธิรับชดใช้ทั้งค่าเสียหายเต็มมูลค่าของทรัพย์ที่เอาประกันภัยและได้ซากทรัพย์ด้วย เพราะถ้ายอมให้เช่นนั้น ก็เท่ากับว่าผู้เอาประกันภัยได้กำไร คือ ได้รับชดใช้มากกว่าที่ตนได้รับความเสียหายจริง ซึ่งเป็นการขัดกับหลักการในเรื่องประกันวินาศภัย ที่ถือว่าสัญญาประกันวินาศภัยเป็นสัญญาชดใช้ค่าเสียหาย

ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มีได้ระบุเกี่ยวกับซากทรัพย์ที่เอาประกันภัยไว้แต่ถือว่าเมื่อผู้รับประกันภัยได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประกันภัยจนครบจำนวนความเสียหายที่แท้จริงแล้ว ผู้รับประกันภัยย่อมมีสิทธิรับซากทรัพย์นั้นไปเป็นของตนหรืออาจขอหักราคาซากทรัพย์นั้นออกจากค่าสินไหมทดแทนได้<sup>57</sup>

#### 2.4.3.2 หน้าที่ของผู้รับประกันภัย

##### 1. หน้าที่ส่งมอบกรมธรรม์ประกันภัย

กรมธรรม์ประกันภัยที่ว่านี้ไม่ใช่สัญญาประกันภัย เพราะสัญญาประกันภัยได้เกิดขึ้นแล้ว เมื่อผู้รับประกันภัยสนองรับคำเสนอของผู้เอาประกันภัย ซึ่งตามปกติจะปรากฏในแบบฟอร์มกรมธรรม์ประกันภัยจึงเป็นแต่เพียงเอกสารที่ฝ่ายผู้รับประกันภัยได้ทำขึ้นเพื่อเป็นการยืนยันว่า ได้มี

<sup>56</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 880 “ถ้าความวินาศภัยนั้นได้เกิดขึ้นเพราะความประมาทของบุคคลภายนอกไซ้ ผู้รับประกันภัยได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนไปเป็นจำนวนเพียงใด ผู้รับประกันภัยย่อมเข้ารับช่วงสิทธิของผู้เอาประกันภัยและของผู้รับประกันภัยซึ่งมีต่อบุคคลภายนอกเพียงนั้น

ถ้าผู้รับประกันภัยได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนไปแต่เพียงบางส่วนไซ้ ท่านห้ามมิให้ผู้รับประกันภัยนั้นใช้สิทธิของตนให้เสื่อมเสียสิทธิของผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกันภัย ในการที่จะเรียกร้องเอาค่าสินไหมทดแทนจากบุคคลภายนอกเพื่อเศษแห่งจำนวนวินาศนั้น.”

<sup>57</sup> จำรัส เหมะจารุ. เล่มเดิม. หน้า 141.

การทำสัญญาประกันภัยขึ้นแล้ว และโดยที่มาตรา 867 บังคับให้ผู้รับประกันภัยต้องลงลายมือชื่อในกรมธรรม์ประกันภัยด้วย ฉะนั้น จึงเป็นอันแน่ใจได้ว่า กรมธรรม์ประกันภัยเป็นหลักฐานเป็นหนังสือตามนัยประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 867

กรมธรรม์ประกันภัยนั้น นอกจากจะต้องมีรายการตามที่กำหนดไว้ในมาตราดังกล่าวแล้ว ข้อความที่ปรากฏในกรมธรรม์ประกันภัย ผู้รับประกันภัยจะเลือกกำหนดเอาตามใจชอบไม่ได้ คือ นอกจากจะต้องมีรายละเอียดต่างๆ ตรงตามที่ตกลงกันในสัญญาประกันภัยแล้ว ข้อความที่จะใช้จะต้องได้รับความเห็นชอบจากนายทะเบียนตามมาตรา 29 แห่งพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 อีกด้วย นับว่ารัฐได้เข้ามามีส่วนคุ้มครองส่วนได้เสียของผู้เอาประกันภัยเป็นอย่างมาก

เมื่อผู้รับประกันภัยได้ทำกรมธรรม์ประกันภัยเสร็จเรียบร้อยแล้ว วรรคสองแห่งมาตรา 867<sup>58</sup> กำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้เอาประกันภัยที่จะต้องส่งมอบกรมธรรม์ประกันภัยซึ่งมีข้อความถูกต้องตามสัญญาแก่ผู้เอาประกันภัยฉบับหนึ่ง<sup>59</sup>

## 2. หน้าที่คืนเบี้ยประกันภัย

หน้าที่คืนเบี้ยประกันภัยในการคืนเบี้ยประกันภัยที่ผู้รับประกันภัยได้รับไปแล้วมีหลายกรณี ทั้งที่สัญญาเลิกต่อกันและยังไม่เลิก วิธีการคืนเบี้ยประกันภัยนั้น กฎหมายมิได้กำหนดว่า จะต้องคืนกันเป็นอะไร แต่เมื่อมาตรา 861 บัญญัติให้เบี้ยประกันภัยที่ส่งให้กันต้องเป็นเงิน ดังนั้น การคืนเบี้ยประกันภัยก็ต้องคืนเป็นตัวเงิน จะเป็นทรัพย์สินอื่นไม่ได้ กรณีที่ผู้รับประกันภัยจะต้องคืนเบี้ยประกันภัยมีดังนี้

1) การคืนเบี้ยประกันภัยตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ จะเกิดขึ้นได้ในกรณีต่อไปนี้

- ก. เลิกสัญญาในกรณีต่างๆ ไปในบรรพ 2 หนี ลักษณะ 2 หมวด 4
- ข. ผู้เอาประกันภัยขอลเลิกสัญญาตามมาตรา 872
- ค. ผู้เอาประกันภัยขอลลดจำนวนเงินซึ่งเอาประกันภัยตามมาตรา 873
- ง. ผู้รับประกันภัยขอลลดจำนวนค่าสินไหมทดแทนตามมาตรา 874
- จ. การบอกเลิกสัญญาเนื่องจากผู้รับประกันภัยต้องคำพิพากษาให้เป็นคนล้มละลายตามมาตรา 876 ผู้รับประกันภัยโดยเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ ต้องคืนเบี้ยประกันภัยให้ผู้เอาประกันภัยตามวิธีของพระราชบัญญัติล้มละลาย พ.ศ. 2483

<sup>58</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 867 วรรคสอง “ให้ส่งมอบกรมธรรม์ประกันภัยอันมีเนื้อความถูกต้องตามสัญญานั้นแก่ผู้เอาประกันภัยฉบับหนึ่ง.”

<sup>59</sup> ไชยศ เหมะรัชตะ ข เล่มเดิม. หน้า 233-234.

2) การคืนเบี้ยประกันภัยตามพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 มีบัญญัติไว้ในมาตรา 29 วรรคสี่ ซึ่งเป็นเรื่องและผู้เอาประกันภัยขอเลิกสัญญา เนื่องจากผู้รับประกันภัยออกกรมธรรม์ประกันภัย โดยใช้แบบหรือข้อความที่นายทะเบียนประกันวินาศภัยมิได้ให้ความเห็นชอบ และในมาตรา 41 กรณีที่ผู้เอาประกันภัยขอเลิกสัญญา เพราะเหตุที่มีการกำหนดจำนวนเงินซึ่งเอาประกันภัยไว้สูงกว่าราคาทรัพย์สินมาก จนถึงกับทางราชการมีคำสั่งให้ลดจำนวนเงินซึ่งเอาประกันภัยลงตามลำดับ

3) การคืนเบี้ยประกันภัยตามที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย ซึ่งตามกรมธรรม์ประกันภัยฉบับมาตรฐานได้กำหนดคืนเบี้ยประกันภัยไว้ 2 กรณี คือ

ก. กรณีที่คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งขอยกเลิกสัญญา

ข. กรณีที่ในระหว่างระยะเวลาที่เอาประกันภัยไม่มีการเรียกร้องค่าเสียหายเกิดขึ้น<sup>60</sup>

### 3. หน้าที่สำรวจและตีราคาวินาศภัย

การสำรวจและตีราคาวินาศภัยมีความจำเป็นสำหรับผู้รับประกันภัย ทั้งนี้เพื่อให้การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเป็นไปโดยถูกต้องตามหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามความเสียหายที่แท้จริงตามมาตรา 877 วรรคหนึ่ง หากชักช้าจนไม่สามารถพิสูจน์ได้แล้ว มาตรา 877 วรรคสอง<sup>61</sup> ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าจำนวนที่วินาศจริงมีจำนวนเท่ากับจำนวนเงินซึ่งได้เอาประกันภัยไว้ และในการตีราคาวินาศภัยนั้น

### 4. หน้าที่ออกค่าใช้จ่ายในการตีราคาวินาศภัย

การตีราคาวินาศภัยหรือทรัพย์สินนั้นนับว่าเป็นประโยชน์แก่ทั้งผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัย เหตุที่เป็นคุณแก่ผู้เอาประกันภัย เพราะการตีราคาความเสียหายนั้นไม่ใช่เรื่องง่ายสำหรับผู้เอาประกันภัย ซึ่งส่วนใหญ่จะไม่มีความรู้ความชำนาญในเรื่องนี้ จึงปล่อยให้เป็นที่ของผู้รับประกันภัย ซึ่งมีความชำนาญมากกว่าเป็นฝ่ายพิสูจน์หักล้างเอาเอง เมื่อเห็นว่าไม่ตรงกับความจริง ส่วนเหตุที่เป็นคุณแก่ผู้รับประกันภัยนั้น ไม่ว่าจะกรณีใดผู้รับประกันภัยจะไม่มีโอกาสจ่ายค่าสินไหมทดแทนเกินกว่าจำนวนเงินซึ่งเอาประกันภัยนั้น ไม่ว่าจะกรณีใดผู้รับประกันภัยจะไม่มีโอกาสจ่ายค่าสินไหมทดแทนเกินกว่าจำนวนเงินซึ่งเอาประกันภัยได้ ฉะนั้น มาตรา 878<sup>62</sup> จึงกำหนดให้ผู้รับประกันภัยต้องเป็นผู้ออกใช้”

<sup>60</sup> แหล่งเดิม. หน้า 235-236.

<sup>61</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 877 วรรคสอง “อันวินาศจริงนั้น ท่านให้ตีราคา ณ สถานที่และในเวลาที่เกิดวินาศภัยนั้น ได้เกิดขึ้น อนึ่ง จำนวนเงินซึ่งได้เอาประกันภัยไว้ นั้น ท่านให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าเป็นหลักประมาณอันถูกต้องในการตีราคาเช่นนั้น.”

<sup>62</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 878 “ค่าใช้จ่ายในการตีราคาวินาศภัยนั้น ท่านว่าผู้รับประกันภัยต้องเป็นผู้ออกใช้.”

ประกันภัยมีหน้าที่สำรวจและตีราคาวินาศภัยตามวิธีการที่รับรองกันทั่วไป และด้วยความยินยอมของผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกันภัยก็ได้ เพื่อสนับสนุนข้ออ้างถ้าหากตกลงค่าเสียหายกันไม่ได้ โดยให้ผู้รับประกันภัยเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายในการออกสำรวจและตีราคาทรัพย์สิน แต่หน้าที่ดังกล่าวนี้ก็มีข้อสัญญาเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน คู่สัญญาย่อมมีสิทธิเปลี่ยนแปลงให้ผิดไปจากที่กฎหมายบัญญัติได้

#### 5. หน้าที่ใช้ค่าสินไหมทดแทน

สัญญาประกันวินาศภัย เป็นสัญญาที่ผู้รับประกันภัยมีหน้าที่จะต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนให้ผู้รับประกันภัย หน้าที่นี้ถือได้ว่าเป็นหน้าที่อันสำคัญที่สุดของฝ่ายผู้รับประกันภัย เพราะการจ่ายค่าสินไหมทดแทนเป็นวัตถุประสงค์โดยตรงของสัญญาประกันภัยในอันที่จะให้ผู้รับประกันภัยชำระหนี้ตอบแทนผู้เอาประกันภัย ซึ่งได้ชำระเบี้ยประกันภัยให้แก่ตน โดยที่สัญญาประกันวินาศภัยเป็นสัญญาชดใช้ค่าเสียหาย ดังนั้นหน้าที่จ่ายค่าสินไหมทดแทนจะเกิดขึ้นก็ต่อเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้น และความเสียหายนั้นเป็นผลเนื่องมาจากภัยที่ระบุไว้ในสัญญาเท่านั้น ไม่หมายความว่า เมื่อผู้เอาประกันภัยได้รับความเสียหาย ก็จะมีสิทธิรับค่าสินไหมทดแทนได้เสมอไป<sup>63</sup>

#### 2.4.4 ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้รับประกันภัย

ผู้รับประกันภัยย่อมมีหน้าที่ที่จะต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยเมื่อมีวินาศภัยตามที่ตกลงกันไว้ในสัญญาประกันภัย แต่ในบางกรณีผู้รับประกันภัยก็อาจจะไม่ต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประกันภัย การไม่ต้องรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยนี้แยกออกได้เป็น 2 ประเภท คือการไม่ต้องรับผิดชอบโดยผลของกฎหมาย และการไม่ต้องรับผิดชอบโดยผลของสัญญา<sup>64</sup>

สำหรับการไม่ต้องรับผิดชอบโดยผลของกฎหมาย มีกล่าวไว้ในมาตรา 879 ส่วนการไม่ต้องรับผิดชอบโดยผลของสัญญา ได้แก่กรณีซึ่งสัญญาประกันภัยมีข้อความเงื่อนไขจำกัดความรับผิดของผู้รับประกันภัยไว้ ซึ่งถ้าผู้เอาประกันภัยไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขเหล่านั้น ก็อาจจะทำให้ผู้รับประกันภัยพ้นความรับผิด หากได้มีข้อสัญญากำหนดไว้เช่นนั้น เงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ อาจจะเป็นเงื่อนไขบังคับให้ผู้เอาประกันภัยต้องปฏิบัติก่อนมีวินาศภัยเกิดขึ้นก็ได้ เช่น ให้แจ้งการประกันภัยเพิ่มเติมให้ผู้รับประกันภัยทราบ หรืออาจจะเป็นเงื่อนไขให้ปฏิบัติภายหลังที่มีวินาศภัยแล้วก็ได้ เช่น ให้แจ้งรายละเอียดแห่งทรัพย์สินที่วินาศภัยในกำหนดเวลาตามที่ระบุไว้เป็นต้น

<sup>63</sup> แหล่งเดิม. หน้า 205.

<sup>64</sup> แหล่งเดิม. หน้า 226-231.

กรณีที่ได้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดโดยผลของกฎหมาย แยกได้เป็น 2 กรณี คือ

1) ไม่ต้องรับผิดเพราะความทุจริตหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกันภัย มาตรการ 879 วรรคแรก<sup>65</sup> ดังนั้น ถ้าความวินาศภัย หรือเหตุอื่นที่ตกลงรับประกันภัยไว้ได้เกิดขึ้นเพราะความทุจริต หรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประกันภัย ผู้รับประกันภัยก็ไม่ต้องรับผิดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้

ความทุจริต หรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงนี้จะต้องเป็นผู้เอาประกันภัยเอง หรือเป็นผู้รับประกันภัย จึงจะทำให้ผู้รับประกันภัยพ้นความรับผิด เพราะยอมเป็นการไม่สมควรที่จะให้ผู้ทุจริต หรือผู้ที่ประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงได้รับประโยชน์จากความทุจริต หรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของตนเอง แต่ถ้าเป็นความทุจริต หรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของบุคคลอื่นๆ แม้ว่าจะจะเป็นบุคคลที่ใกล้ชิดกับผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประกันภัยสักเพียงใดก็ตาม เช่น คู่สมรส บุตร หลาน หรือคนใช้ ลูกจ้างก็ยังไม่ทำให้ผู้รับประกันภัยพ้นความรับผิด เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าความทุจริตหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของบุคคลอื่นนั้น ได้เกิดขึ้นด้วยการจ้าง วาน ใช้ หรือการสนับสนุนของผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกันภัย

วินาศภัยเกิดขึ้นเพราะความทุจริตของผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกันภัยนั้น เป็นการกระทำโดยความทุจริตของผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกันภัยทำให้เกิดความเสียหายแก่วัตถุที่เอาประกันภัยโดยมุ่งหวังที่จะให้เกิดความเสียหายแก่วัตถุที่เอาประกันภัยเพื่อหวังประโยชน์จากการรับประกันภัย เป็นการกระทำที่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน และยังคงอาจเป็นความผิดฐานฉ้อโกงตามประมวลกฎหมายอาญาอีกด้วย

คำพิพากษาฎีกาที่ 1376-1380/2508 บริษัทประกันภัยไม่ต้องรับผิดในเมื่อทรัพย์สินที่เอาประกันภัยถูกไฟไหม้อันเนื่องมาจากความทุจริตของผู้เอาประกันภัย

คำพิพากษาฎีกาที่ 1468/2521 บริษัทโจทก์มีส่วนรู้เห็นให้มีการวางเพลิงเพื่อหวังเงินประกัน จำเลยซึ่งเป็นผู้รับประกันภัยจึงไม่ต้องรับผิด เพราะวินาศภัยเกิดขึ้นเพราะความทุจริตของบริษัทโจทก์ซึ่งเป็นผู้เอาประกันภัยตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรการ 879

วินาศภัยเกิดขึ้นเพราะความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกันภัยนั้น หมายถึง การกระทำโดยขาดความระมัดระวังซึ่งถ้าได้ใช้ความระมัดระวังเพียงเล็กน้อย วินาศภัยก็จะไม่เกิดขึ้นเลย แต่ถ้าผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกันภัยเพียงแต่ประมาท

<sup>65</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรการ 879 วรรคแรก “ผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดในเมื่อความวินาศภัย หรือเหตุอื่นซึ่งได้ระบุในสัญญาอันนั้นได้เกิดขึ้นเพราะความทุจริต หรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประกันภัย.”

เดินเล่ออย่างธรรมดาไม่ถึงขนาดที่จะถือว่าเป็นการร้ายแรงย่อมไม่เป็นเหตุที่จะให้ผู้รับประกันภัย  
พ้นความรับผิด

ศาสตราจารย์จิตติ ดิงศภัทย์ กล่าวว่า การกระทำด้วยความประมาทเดินเล่ออย่างร้ายแรง  
หมายความว่า การกระทำที่ผู้กระทำมิได้ใช้ความระมัดระวังเอาเสียเลย หากใช้ความระมัดระวัง  
สักเล็กน้อยก็คงคาดเห็นได้ว่าอาจเกิดอุบัติเหตุขึ้นได้<sup>66</sup>

ศาสตราจารย์ศักดิ์ สนองชาติ กล่าวว่า การกระทำด้วยความประมาทเดินเล่ออย่าง  
ร้ายแรงถือได้เช่นเดียวกับการกระทำโดยจงใจ<sup>67</sup>

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 890/2500 สัญญาประกันภัยซึ่งมีข้อความว่าผู้รับประกันภัยรับผิดชอบ  
ในอุบัติเหตุ นั้น ไม่หมายความว่าเฉพาะเหตุสุดวิสัย แต่หมายความว่าเหตุที่เกิดขึ้นโดยไม่จงใจ รวมทั้ง  
ที่เกิดขึ้นโดยความประมาทเดินเล่อของผู้เอาประกันภัยด้วย ดังนั้นถ้าผู้เอาประกันภัยเพียงแต่  
ประมาทเดินเล่อตามปกติธรรมดาของปุถุชน และเป็นเหตุให้เกิดวินาศภัยขึ้น ผู้รับประกันภัยก็ยังคง  
ต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนตามสัญญา

2) ไม่ต้องรับผิดชอบเพราะความไม่สมประกอบในเนื้อแห่งวัตถุที่เอาประกันภัย ตามมาตรา  
879 วรรคสอง<sup>68</sup> แสดงให้เห็นว่าถ้าความวินาศภัยที่เกิดขึ้นแก่วัตถุที่เอาประกันภัยไว้เนื่องมาจากความ  
ไม่สมประกอบในเนื้อหาแห่งวัตถุที่เอาประกันภัยแล้ว ผู้รับประกันภัยจะไม่ต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหม  
ทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประโยชน์ ตัวอย่างเช่น เอาประกันวินาศภัยสำหรับบ้านหลัง  
หนึ่งไว้ ต่อมาบ้านหลังนั้นพังลงเนื่องจากผู้รับเหมาก่อสร้างได้ใช้แต่ไม้ผุ มาสร้างไว้ ดังนี้ ถือได้ว่า  
วินาศภัยนั้นเนื่องมาจากความไม่สมประกอบในเนื้อแห่งวัตถุที่เอาประกันภัย ผู้รับประกันภัยจึง  
ไม่ต้องรับผิดชอบ

ดังนั้น ผู้รับประกันภัยจึงไม่ต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนโดยผลของกฎหมาย  
หากค่าเสียหายนั้นเกิดจากความประมาทเดินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้เอาประกันภัยเองหรือความ  
ไม่สมประกอบในเนื้อแห่งวัตถุที่เอาประกันภัย

<sup>66</sup> จิตติ ดิงศภัทย์ ข เล่มเดิม. หน้า 87.

<sup>67</sup> ศักดิ์ สนองชาติ. (2540). คำอธิบายโดยย่อ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด และ  
ความรับผิดทางละเมิดตามพระบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539. หน้า 149.

<sup>68</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 879 วรรคสอง “ผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบในความวินาศภัย  
อันเป็นผลโดยตรงมาแต่ความไม่สมประกอบในเนื้อหาแห่งวัตถุที่เอาประกันภัย เว้นแต่จะได้ตกลงกันเป็นอย่างอื่น.”

### บทที่ 3

## หลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับข้อสัญญาในเงื่อนไขกรรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ ของไทยเปรียบเทียบกับต่างประเทศ

การประกันภัยเป็นกิจการอันกระทบกระเทือนถึงความปลอดภัยและผาสุกแห่งสาธารณชนตามหลักกฎหมายทั่วไป ผลประโยชน์ของส่วนรวมย่อมสำคัญกว่าสิ่งอื่นใด ซึ่งเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยและความมั่นคงทางเศรษฐกิจของรัฐ<sup>69</sup> ดังนั้น กฎหมายประกันภัยส่วนหนึ่งมีสถานะเป็นกฎหมายเอกชน และอีกส่วนหนึ่งมีสถานะเป็นกฎหมายมหาชน ในส่วนของกฎหมายประกันภัยที่เป็นกฎหมายเอกชนนั้น จะมีลักษณะของความสัมพันธ์ทางกฎหมายประกันภัยระหว่างเอกชนกับเอกชน<sup>70</sup>

### 3.1 สัญญาประกันภัย

การประกันภัยในปัจจุบันของประเทศไทย ได้รับอิทธิพลจากการประกันภัยของประเทศอังกฤษ เนื่องจากเป็นประเทศที่มีประวัติการประกันภัยมายาวนาน และมีบริษัทรับประกันภัยขนาดใหญ่หลายแห่ง ทำให้มีการขยายและติดต่อรับประกันภัยจากหลายๆ ประเทศ ประเทศไทยก็เป็นประเภทหนึ่งที่มีการประกันภัยต่อไปยังต่างประเทศ โดยนำเอารูปแบบกรรมธรรม์จากประเทศอังกฤษมาใช้ เช่น กรรมธรรม์ประกันภัยความเสียหายทุกชนิด นำเอาเงื่อนไขของสมาคมประกันภัยอังกฤษมาใช้บังคับ โดยการแปลงบ้าง หรือ ใช้แบบเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาบ้าง ดังนั้นจึงจำเป็นต้องกล่าวถึงลักษณะ และรูปแบบของสัญญาของกฎหมายจารีตประเพณี ซึ่งมีลักษณะคล้ายคลึงกับกฎหมายไทยในส่วนที่เป็นผลมาจากการตีความของศาล แต่อาจสังเกตเห็นได้ยากในส่วนกฎหมายที่ไทยบัญญัติไว้เป็นการสอดคล้องกับกฎหมายในระบบกฎหมายจารีตประเพณี โดยตรงแต่ก็เป็นที่แน่ชัดว่ามีความคล้ายคลึงกันอยู่แน่นอน แต่ยังคงมีความแตกต่างอยู่บ้าง เช่น โครงสร้างกฎหมายลักษณะสัญญาของระบบกฎหมายสกุลจารีตประเพณี ไม่ได้มีกฎหมายในเรื่อง

<sup>69</sup> ประสิทธิ์ โฉมวิไลกุล. (ม.ป.ป.). “การตีความสัญญาประกันภัยและกรรมธรรม์ประกันภัย.” *คูลพาท*, 1 (31). หน้า 22.

<sup>70</sup> See. Curtis M. Elliott and Emmett J. Vaughan. *Ibid.* p. 41.

นิติกรรม และนี่เป็นพื้นฐาน หรือหลักทั่วไปอย่างกฎหมายไทย สำหรับหลักกฎหมายสัญญา ในระบบสกุลคอมมอนลอว์ ที่ว่าข้อตกลงระหว่างบุคคลสองฝ่ายขึ้นไปจะมีผลผูกพันเป็นสัญญา ในกฎหมายได้ก็ต่อเมื่อมีการให้ สินจ้างแก่กัน ในระหว่างคู่สัญญา ดังนั้นการที่บุคคลคนหนึ่งตกลงที่จะให้ประโยชน์ประการใดประการหนึ่งแก่อีกบุคคลหนึ่งนั้น ในกฎหมายจารีตประเพณี ยังไม่ถือว่า มีสัญญาผูกพันกันจนกว่าฝ่ายผู้รับประโยชน์จะได้ให้หรือตกลงจะให้สินจ้างอย่างใดอย่างหนึ่งเป็นสินจ้างสำหรับประโยชน์นั้นเสียก่อน<sup>71</sup>

สัญญาประกันภัยเป็นสัญญาประเภทหนึ่งที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทย กำหนดให้เป็นเอกเทศสัญญาซึ่งบัญญัติอยู่ใน บรรพ 3 ลักษณะ 20 หากพิจารณาตามมาตรา 861<sup>72</sup> เห็นว่าสัญญาประกันภัยเป็นนิติกรรม ประเภทหนึ่งที่มีลักษณะเป็นนิติกรรม 2 ฝ่าย คือ

1. ฝ่ายที่ตกลงจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทน หรือ ใช้เงินจำนวนหนึ่งให้ในกรณีเกิดวินาศภัย ต่อวัตถุที่เอาประกันภัย

2. ฝ่ายที่ตกลงจะส่งเงินที่เรียกว่า “เบี้ยประกันภัย” เพื่อให้ได้รับความคุ้มครองตาม สัญญาประกันภัยและสัญญาประกันภัยเป็นสัญญาที่มีข้อตกลงในเรื่อง วินาศภัย เป็นสาระสำคัญ

มาตรา 869 ได้ให้คำจำกัดความ “วินาศภัย” ไว้ว่า “ความเสียหายอย่างใด ๆ บรรดาซึ่งจะพึงประมาณเป็นเงินได้” แต่สำหรับชีวิตคนนั้นความจริงไม่อาจประเมินเป็นเงินตามกฎหมายได้ ดังนั้น ความตายจึงไม่ใช่วินาศภัยที่สามารถทำประกันภัยได้ แต่กฎหมายได้รับรองให้สามารถทำประกันภัยได้โดยแยกเป็นการประกันอีกลักษณะหนึ่งเรียกว่า “ประกันชีวิต” วินาศภัยที่สามารถประกันภัยได้ต้องมีลักษณะที่ไม่แน่นอน ดังนั้นวินาศภัยที่เกิดขึ้นแล้วจะเอามาเป็นเหตุประกันภัยไม่ได้<sup>73</sup> ในทางปฏิบัติมีหลายภัยที่สามารถทำประกันได้ เช่น ประกันอัคคีภัย ภัยน้ำท่วม ภัยเนื่องจากน้ำ หรือ ภัยต่อเครื่องใช้ไฟฟ้า แต่สำหรับการรับขนส่ง ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ได้บัญญัติไว้ต่างหาก ซึ่งสังเกตได้ว่าการเกิดวินาศภัยตามสัญญาประกันภัยนั้น มิใช่เป็นเงื่อนไข บังคับก่อนของสัญญาประกันภัย หากแต่เป็นเหตุการณ์ในอนาคตซึ่งได้กำหนดให้สัญญาประกันภัย ซึ่งมีผลสมบูรณ์แล้วแตกต่างกับนิติกรรมอื่นที่มีเงื่อนไขบังคับก่อน เนื่องจากนิติกรรมนั้นยังไม่เป็น

<sup>71</sup> จรัญ ภักดีธนากุล และพรเพชร วิชิตชลชัย. (2539). *หน่วยที่ 14 กฎหมายไทยเปรียบเทียบกับกฎหมายประเทศอื่น ในสกุลกฎหมายไทย คอมมอนลอว์ ระบบกฎหมายไทยและต่างประเทศ*. หน้า 792.

<sup>72</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 861 “อันว่าสัญญาประกันภัยนั้น คือ สัญญาซึ่งบุคคลคนหนึ่ง ตกลงจะใช้ค่าสินไหมทดแทน หรือ ใช้เงินจำนวนหนึ่งให้ในกรณีวินาศภัยหากมีขึ้น หรือในเหตุอย่างอื่น ในอนาคตคงได้ระบุไว้ในสัญญา และในการนี้บุคคลอีกคนหนึ่งตกลงจะส่งเงินซึ่งเรียกว่า เบี้ยประกันภัย.”

<sup>73</sup> ไชยยศ เหมะรัชตะ ค (ม.ป.ป.). *ย่อหลักกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ประกันภัย*. หน้า 11.

ผลจนกว่าเงื่อนไขจะสำเร็จ และวินาศภัยนั้นต้องมีได้เกิดจากการกระทำที่มีวัตถุประสงค์เป็นการต้องห้ามตามกฎหมายหรือขัดต่อความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน<sup>74</sup>

เมื่อทราบถึงสาระสำคัญของสัญญาประกันภัยแล้ว ก็จะต้องพิจารณาถึงหลักเกณฑ์การเกิดของสัญญาประกันภัย ว่าสัญญาประกันภัยเกิดขึ้นได้อย่างไร ซึ่งสัญญาจะเกิดขึ้นได้ก็ต่อเมื่อคำเสนอคำสนองถูกต้องตรงกัน จึงเกิดเป็นสัญญา ส่วนสัญญาประกันภัยนั้นผู้เอาประกันภัยต้องเป็นผู้ทำคำเสนอ โดยกรอกรายละเอียดเอาประกันภัย เช่น รายละเอียดทรัพย์สินที่เอาประกันภัย หรือภัยที่ต้องการคุ้มครอง ฯลฯ ลงในแบบฟอร์มที่บริษัทประกันภัยจัดไว้ และบริษัทรับประกันภัยเป็นผู้พิจารณาถึงการรับประกันภัยโดยการทำความเข้าใจไปยังผู้เอาประกันภัย สัญญาประกันภัยจึงจะเกิดขึ้น ดังนั้นสัญญาประกันภัยย่อมเกิดขึ้น และมีผลผูกพันคู่กรณีแล้วตั้งแต่เมื่อคำเสนอขอเอาประกันภัย ไปถึงบริษัทรับประกันภัย และบริษัทรับประกันภัยได้สนองรับคำเสนอขอเอาประกันภัยนั้นด้วยการออกกรมธรรม์ให้แก่ผู้เอาประกันภัยกรมธรรม์ประกันภัยจึงเป็นหลักฐานอย่างหนึ่งในการประกันภัย ซึ่งตามมาตรา 867 วรรคแรก<sup>75</sup> กำหนดไว้ว่าสัญญาประกันภัยจะต้องมีหลักฐานเป็นหนังสือ จึงจะฟ้องร้องบังคับคดีได้ ดังนั้นในทางปฏิบัติบริษัทรับประกันภัย ก็จะออกกรมธรรม์ประกันภัย เพื่อให้ผู้เอาประกันภัยถือไว้เป็นหลักฐาน

### 3.2 กรมธรรม์ประกันภัย

ตามที่ได้กล่าวมาแล้วว่ากรมธรรม์ประกันภัยเป็นหลักฐานอย่างหนึ่ง ของสัญญาประกันภัยซึ่งมาตรา 867 วรรคสอง<sup>76</sup> กำหนดให้ผู้รับประกันภัยต้องจัดทำกรมธรรม์ และส่งมอบกรมธรรม์ประกันภัยอันมีเนื้อความถูกต้องตามสัญญาประกันภัย ให้แก่ผู้เอาประกันภัยฉบับหนึ่ง อีกทั้งยังกำหนดให้กรมธรรม์ประกันภัยต้องมีลายมือชื่อของผู้รับประกันภัย และให้มีรายการที่จำเป็นตามสมควร ซึ่งสังเกตได้ว่ากรมธรรม์ประกันภัยเป็นเพียงหลักฐานอย่างหนึ่งเพื่อใช้ในการฟ้องร้องเท่านั้น<sup>77</sup> หากใช้ส่วนหนึ่งของสัญญาประกันภัยไม่ หากเกิดกรณีบริษัทรับประกันภัยไม่ออก

<sup>74</sup> แหล่งเดิม. หน้า 5-7.

<sup>75</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 867 วรรคแรก “อันสัญญาประกันภัยนั้น ถ้ามิได้มีหลักฐานเป็นหนังสืออย่างใดอย่างหนึ่งลงลายมือชื่อฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบหรือลายมือชื่อตัวแทนของฝ่ายนั้นเป็นสำคัญท่านว่าจะฟ้องร้องให้บังคับคดีหาได้ไม่.”

<sup>76</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 867 วรรคสอง “ให้ส่งมอบกรมธรรม์ประกันภัยอันมีเนื้อความถูกต้องตามสัญญานั้นแก่ผู้เอาประกันภัยฉบับหนึ่ง.”

<sup>77</sup> คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2668/2528 คำว่าหลักฐานตาม ป.พ.พ. มาตรา 867 มิใช่แบบที่กฎหมายบังคับไว้ตาม มาตรา 115 จึงไม่จำเป็นต้องมีข้อความระบุอย่างชัดเจนว่ามีข้อความตกลงกันอย่างไรบ้างแม้สัญญาประกันภัยไม่มี

กรมธรรม์ให้แก่ผู้เอาประกันภัยนั้น ผู้เอาประกันภัยสามารถฟ้องร้องบังคับให้บริษัทรับประกันภัย ออกกรมธรรม์ให้แก่ตนได้ เนื่องจากการออกกรมธรรม์ประกันภัยเป็นหนึ่งอย่างหนึ่งที่บริษัทรับประกันภัยจะต้องปฏิบัติ และผู้เอาประกันภัยมีหลักฐานเป็นหนังสือว่ามีสัญญาประกันภัยเกิดขึ้นแล้ว แต่กรมธรรม์ที่ออกมีข้อความไม่ตรงกับสัญญาประกันภัยตามที่ตกลงกัน ผู้เอาประกันภัยก็มีสิทธิร้องขอให้บริษัทรับประกันภัยแก้ไขได้

### 3.2.1 องค์ประกอบของกรมธรรม์ประกันภัย

ตามมาตรา 867 วรรคสาม กฎหมายบัญญัติให้ผู้รับประกันภัยต้องลงลายมือชื่อของตนไว้ในกรมธรรม์ และนอกจากนั้นกรมธรรม์จะต้องมีรายการอย่างน้อยดังต่อไปนี้

1. ชื่อหรือชื่อห้อยของผู้รับประกันภัย ซึ่งจะต้องเป็นบริษัทจำกัดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ หรือบริษัทมหาชนจำกัด ตามกฎหมายว่าด้วยบริษัทมหาชนจำกัด และต้องได้รับใบอนุญาตประกอบธุรกิจจากรัฐมนตรีโดยการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี ซึ่งจะเป็นไปตามมาตรา 7 ของพระราชบัญญัติประกันชีวิต พ.ศ. 2535 และมาตรา 6 ของพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535<sup>78</sup>

หลักฐานเป็นหนังสือ ก็มีผลเป็นสัญญาถูกต้องตามกฎหมาย หากเพียงแต่จะฟ้องร้องบังคับคดีไม่ได้เท่านั้น ความประสงค์ของกฎหมายที่มีหลักฐานเป็นหนังสือ ก็เพียงเพื่อความมั่นคงแน่นอน กฎหมายหาได้บังคับไว้ว่า จะต้องเขียนหรือทำในรูปแบบอย่างใดไม่ ฉะนั้นหากมีหลักฐานเป็นหนังสืออย่างหนึ่งอย่างใดปรากฏข้อความชัดเจนพอรับฟังได้ว่าการตกลงทำสัญญาประกันภัย และปรากฏลายมือชื่อฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบแล้ว ศาลย่อมบังคับได้ตามหลักฐานนั้นๆ.

<sup>78</sup> พระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 มาตรา 6 “ภายใต้บังคับมาตรา 7 ครอบคลุมธุรกิจประกันวินาศภัยจะกระทำได้เมื่อได้จัดตั้งขึ้นในรูปบริษัทตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ หรือบริษัทมหาชนตามกฎหมายว่าด้วยบริษัทมหาชนจำกัด และโดยได้รับใบอนุญาตประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยจากรัฐมนตรีโดยอนุมัติคณะรัฐมนตรี

การจัดตั้งบริษัทจำกัดหรือมหาชนจำกัดตามวรรคหนึ่ง ต้องได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรีโดยอนุมัติคณะรัฐมนตรี ในการนี้จะกำหนดเงื่อนไขให้ปฏิบัติก่อนให้ความเห็นชอบก็ได้

เมื่อได้จดทะเบียนเป็นบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดและได้วางหลักทรัพย์ประกันตามมาตรา 19 กับทั้งได้ชำระไว้ซึ่งเงินกองทุนตามมาตรา 27 แล้ว จึงให้ยื่นคำขอรับใบอนุญาตประกอบธุรกิจประกันภัยต่อรัฐมนตรีภายในระยะเวลาที่รัฐมนตรีกำหนด แต่ทั้งนี้ต้องไม่เกินหกเดือนนับแต่วันที่ได้จดทะเบียนเป็นบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดแล้ว

การขอรับใบอนุญาตประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยและการออกใบอนุญาตประกอบธุรกิจประกันวินาศภัย ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง และในการอนุญาตรัฐมนตรีจะกำหนดเงื่อนไขไว้ด้วยก็ได้.”

2. ชื่อหรือยี่ห้อของผู้เอาประกันภัย ซึ่งอาจเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลก็ได้

3. ชื่อของผู้รับประโยชน์ เนื่องจากสัญญาประกันภัยเป็นสัญญาเพื่อประโยชน์ของบุคคลภายนอกประการหนึ่งได้หากผู้เอาประกันภัยมีความประสงค์จะโอนประโยชน์ตามสัญญาให้แก่บุคคลภายนอก เช่น ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลใดบุคคลหนึ่ง เป็นต้น ซึ่งในทางปฏิบัติ นั้นผู้รับประกันภัยมักจะทำให้ผู้เอาประกันภัยยกประโยชน์ตามสัญญาประกันภัยให้แก่บุคคลที่มีส่วนได้เสียในวัตถุที่เอาประกันภัยด้วย เช่น เป็นญาติพี่น้อง หรือเป็นเจ้าของ เป็นต้น เพื่อป้องกันการทุจริตจากผู้รับประโยชน์ อย่างไรก็ตามมาตรา 862 วรรคท้ายนั้น กฎหมายบัญญัติว่า ผู้รับประโยชน์จะเป็นคนเดียวกับผู้เอาประกันภัยก็ได้ ซึ่งทางปฏิบัตินั้นหากผู้รับประโยชน์เป็นคนเดียวกับผู้เอาประกันภัย ช่องหน้าต่างตารางกรรมในส่วนผู้รับประโยชน์จะไม่มีการระบุชื่อไว้แต่อย่างใด

4. วัตถุที่เอาประกันภัย คือสิ่งที่ผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัยใช้เป็นตัวกำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัยหรือเป็นสิ่งที่ผู้รับประกันภัยใช้เป็นเงื่อนไขในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนซึ่งสามารถแบ่งออกเป็น

1) บุคคล ซึ่งรวมถึงชีวิตของบุคคลและอวัยวะของบุคคลด้วย

2) ทรัพย์สิน ซึ่งอาจเป็นทั้งทรัพย์สินที่จับต้องได้ เช่น บ้าน รถยนต์ เป็นต้น และทรัพย์สินที่จับต้องไม่ได้ เช่น สิทธิการเช่า สิทธิเรียกร้อง เป็นต้น แต่ทรัพย์สินที่ว่ามีส่วนใหญ่แล้วต้องประเมินเป็นเงินได้ด้วย

3) ความรับผิดชอบตามกฎหมาย

5. จำนวนเงินเอาประกันภัย จำนวนเงินเอาประกันภัยนี้โดยปกติจะสัมพันธ์กับวัตถุที่เอาประกันภัยโดยเฉพาอย่างยิ่งวัตถุที่เอาประกันภัยในส่วนที่เป็นทรัพย์สิน โดยปกติจำนวนเงินเอาประกันภัยจะต้องไม่เกินหรือมากไปกว่าราคาของทรัพย์สินที่นำมาทำประกันภัย ส่วนวัตถุที่เอาประกันภัยในส่วนที่เป็นบุคคลโดยเฉพาะชีวิตนั้น ไม่สามารถที่จะประเมินเป็นเงินได้ ผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัยจึงต้องตกลงกันว่าจะกำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัยกันเป็นจำนวนเท่าใดเช่นเดียวกัน กรณีการประกันภัยความรับผิดชอบตามกฎหมายนั้นขณะที่ทำสัญญาประกันภัยความรับผิดชอบตามกฎหมายของผู้เอาประกันภัยยังไม่ทราบว่าจะต้องรับผิดชอบกฎหมายเป็นจำนวนเงินเท่าใดจนกว่าผู้เอาประกันภัยไปก่อความเสียหายขึ้น ผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัยจึงต้องกำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัยไว้เช่นเดียวกัน ดังนั้นจึงกล่าวได้ว่าจำนวนเอาประกันภัยนี้จะเป็นจำนวนเงินความรับผิดชอบสูงสุดของผู้รับประกันภัย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีของวินาศภัยนั้น ผู้รับประกันภัยจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนไม่เกินหรือมากไปกว่าจำนวนเงินเอาประกันภัย ซึ่งพอเรียกได้ว่าจำนวนเงินเอาประกันภัยนี้เป็นข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัย

6. ราคาแห่งมูลประกันภัย ถ้าหากได้กำหนดไว้ กล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือ ราคาแห่งส่วนได้เสียในเหตุที่เอาประกันภัยหรือราคาแห่งส่วนได้เสียที่ผู้เอาประกันภัยมีต่อวัตถุที่เอาประกันภัย ซึ่งอาจจะเท่ากับหรือมากกว่าจำนวนเอาประกันภัยก็ได้ ตามปกติแล้วใช้ในกรณีของวินาศภัย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ราคาวัตถุที่เอาประกันภัยที่เป็นทรัพย์สิน เพราะสามารถประเมินราคาทรัพย์สินเป็นตัวเงิน และในทางปฏิบัติมักจะไม่วางราคาแห่งมูลประกันภัยไว้ในกรมธรรม์แต่อย่างใด แต่ทั้งนี้ผู้เอาประกันภัยไม่มีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนเกินกว่าจำนวนเงินเอาประกันภัย

7. จำนวนเบี้ยประกันภัย และวิธีส่งเบี้ยประกันภัย เบี้ยประกันภัยเป็นจำนวนเงินที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องชำระให้แก่ผู้รับประกันภัยเมื่อสัญญาประกันภัยเกิดขึ้น ซึ่งจะเป็นจำนวนเงินที่น้อยกว่าจำนวนเงินเอาประกันภัย เพราะเป็นสภาพปกติของสัญญาประกันภัยซึ่งเป็นไปตามกฎแห่งการเฉลี่ย ส่วนวิธีส่งเบี้ยประกันภัยนั้นในทางปฏิบัติมักจะไม่วางไว้ในกรมธรรม์แต่อย่างใด ซึ่งอาจเรียกได้ว่าเป็นปกติประเพณีทางการค้าได้ว่า ผู้เอาประกันภัยทำสัญญาประกันภัยผ่านบุคคลใดมักจะชำระเบี้ยประกันภัยผ่านบุคคลนั้นให้แก่ผู้รับประกันภัย เช่น ตัวแทนประกันภัย หรือนายหน้าประกันภัย เป็นต้น อย่างไรก็ตามผู้เอาประกันภัยอาจชำระเบี้ยประกันภัยให้ผู้รับประกันภัยโดยตรงก็ได้

8. เวลาเริ่มต้นความคุ้มครองและเวลาสิ้นสุดความคุ้มครอง กรมธรรม์ประกันภัยส่วนใหญ่หรือเกือบทั้งหมดนั้นจะต้องกำหนดเวลาเริ่มต้นและสิ้นสุดความคุ้มครองไว้<sup>79</sup> เวลาคุ้มครองนี้อาจเป็นวันเดียวกับวันที่ทำสัญญาก็ได้หรือหลังจากนั้นก็ได้อีก แต่เวลาเริ่มต้นคุ้มครองจะเกิดก่อนวันที่ทำสัญญาไม่ได้เท่านั้น

9. วันที่ทำสัญญาประกันภัย โดยปกติสัญญาประกันภัยเป็นสัญญาปากเปล่า และเกิดขึ้นเมื่อคำเสนอสนองถูกต้องตรงกัน ดังนั้นวันที่ทำสัญญาประกันภัยอาจเป็นวันเดียวกันกับวันที่ทำกรมธรรม์ก็ได้ วันที่ทำสัญญาประกันภัยนี้มีความสำคัญเกี่ยวกับการพิจารณาว่ามีการเสี่ยงภัยในขณะที่ทำสัญญาหรือไม่ และมีความสำคัญเกี่ยวกับหน้าที่เปิดเผยความจริงของผู้เอาประกันภัยและการรู้ความจริงของผู้รับประกันภัย รวมถึงการเฉลี่ยความรับผิดชอบระหว่างผู้รับประกันภัยตามมาตรา 870 ด้วย<sup>80</sup>

<sup>79</sup> สำหรับกรมธรรม์ประกันภัยสินค้าทางทะเล เป็นกรมธรรม์ที่จะมีเฉพาะวันที่เริ่มต้นความคุ้มครองเท่านั้น ซึ่งในกรมธรรม์จะระบุว่า Sailing on or about แต่ระยะเวลาสิ้นสุดนั้นไม่อาจจะระบุได้ขึ้นอยู่กับว่าเรือที่บรรทุกสินค้านั้นจะไปถึงท่าเรือปลายทางเมื่อไร.

<sup>80</sup> จิตติ ติงศภทัช ข เล่มเดิม. หน้า 69.

10. สถานที่และวันที่ได้ทำกรรมธรรม์ประกันภัย สถานที่ทำกรรมธรรม์นั้นส่วนใหญ่จะระบุว่าเป็นกรุงเทพมหานคร อันเนื่องมาจากสำนักงานใหญ่ของบริษัทประกันภัยนั้นมีสถานที่ตั้งอยู่กรุงเทพมหานครส่วนวันที่ทำกรรมธรรม์นั้นอาจจะเป็นวันเดียวกันหรือหลังจากวันที่ทำสัญญาประกันภัยก็ได้

11. ภัยที่ผู้รับประกันภัยรับเสี่ยง หมายถึงภัยที่ผู้รับประกันภัยให้ความคุ้มครอง กล่าวคือ หากเกิดความเสียหายขึ้นอันเนื่องมาจากภัยหรือเป็นผลโดยตรงมาจากภัยที่ได้รับคุ้มครองตามที่กำหนดไว้ในกรรมธรรม์นั้นผู้รับประกันภัยจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประโยชน์ หรือผู้เสียหาย หรือบุคคลอื่นใดที่มีส่วนได้เสียหรือมีสิทธิที่สามารถรับเงินค่าสินไหมทดแทนได้ตามกฎหมาย

สำหรับการประกันภัยรับขนส่งนั้น มาตรา 886 ได้บัญญัติให้กรรมธรรม์ประกันภัยการรับขนส่ง จะต้องมีการเพิ่มเติมนอกจากรายการที่กล่าวมาแล้วตาม มาตรา 887 คือ

1. ต้องระบุทางและวิธีขนส่ง
2. ชื่อหรือยี่ห้อของผู้ขนส่ง
3. สถานที่ซึ่งกำหนดให้รับและส่งมอบของ
4. กำหนดระยะเวลาขนส่ง ถ้าหากมี

นอกจากรายละเอียดที่กล่าวมานั้น ในกรรมธรรม์ประกันภัย ยังระบุถึงข้อสัญญาต่างๆ ที่เกี่ยวกับสิทธิหน้าที่ระหว่างผู้เอาประกันภัยกับผู้รับประกันภัยอีกเป็นจำนวนมาก รวมทั้งข้อยกเว้นความรับผิดชอบ หรือข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัย และภัยบางประเภทที่ผู้รับประกันภัยไม่รับเสี่ยงภัยด้วย ซึ่งอาจอยู่ในกรรมธรรม์ฉบับเดียวกัน หรือเอกสารอื่นๆ ที่แนบติดกับกรรมธรรม์ด้วย

ข้อความในเงื่อนไขกรรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์

ข้อความในสัญญากรรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์นั้น นายทะเบียนของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) เป็นผู้กำหนดข้อความ โดยออกเป็นคำสั่งนายทะเบียนที่ 22/2551 ประกอบคำสั่งนายทะเบียนที่ 27/2554 แต่ก่อนที่ผู้รับประกันภัยจะนำกรรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ไปเสนอขายต่อผู้เอาประกันภัยนั้น ผู้รับประกันภัยต้องยื่นแบบสัญญากรรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ต่อนายทะเบียนของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยเพื่อขอความเห็นชอบก่อน ตามพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 มาตรา 29 ที่ได้ระบุว่า “กรรมธรรม์ประกันภัยที่บริษัทออกให้แก่ผู้เอาประกันภัยต้องเป็นไปตามแบบและข้อความที่นายทะเบียนได้ให้ความเห็นชอบ ทั้งนี้รวมทั้งเอกสารหรือแนบท้ายกรรมธรรม์ประกันภัยด้วย

แบบและข้อความที่นายทะเบียนได้ให้ความเห็นชอบไว้แล้วตามวรรคหนึ่ง เมื่อนายทะเบียนเห็นสมควรหรือเมื่อบริษัทร้องขอ นายทะเบียนจะส่งให้แก้ไขเปลี่ยนแปลงเพิ่มเติมหรือยกเลิกแบบหรือข้อความนั้นบางส่วนหรือทั้งหมดก็ได้

ในกรณีที่บริษัทออกกรมธรรม์ประกันภัยแตกต่างไปจากแบบหรือข้อความที่นายทะเบียนได้ให้ความเห็นชอบตามวรรคหนึ่งหรือวรรคสอง ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์ตามกรมธรรม์มีสิทธิเลือกให้บริษัทต้องรับผิดชอบในการชำระหนี้ตามแบบกรมธรรม์ประกันภัยหรือข้อความที่บริษัทออกให้ นั้น หรือตามแบบหรือข้อความที่นายทะเบียนได้ให้ความเห็นชอบไว้แล้วก็ได้ และไม่ว่าผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์ตามกรมธรรม์ประกันภัยจะใช้สิทธิดังกล่าวนี้ประการใดหรือไม่ ย่อมไม่เป็นเหตุให้บริษัทพ้นความผิดที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้

ในกรณีที่บริษัทออกกรมธรรม์ประกันภัยโดยใช้แบบหรือข้อความที่นายทะเบียนมิได้ให้ความเห็นชอบตามวรรคหนึ่งหรือวรรคสอง ผู้เอาประกันภัยจะเลือกให้บริษัทต้องรับผิดชอบตามกรมธรรม์นั้น หรือจะบอกเลิกสัญญาประกันภัยนั้นเสียและให้บริษัทคืนเบี้ยประกันภัยทั้งสิ้นที่ได้ชำระไว้แล้วแก่บริษัทก็ได้ และไม่ว่าผู้เอาประกันภัยจะใช้สิทธิดังกล่าวนี้ประการใดหรือไม่ ย่อมไม่เป็นเหตุให้บริษัทพ้นความผิดที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้

### 3.3 เงื่อนไขที่ปรากฏอยู่ในกรมธรรม์ประกันภัย

เนื่องจากข้อสัญญาที่ปรากฏอยู่ในกรมธรรม์ประกันภัยอันเป็นแบบมาตรฐานนี้ ส่วนใหญ่ได้รับแนวคิดมาจากประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายจารีตประเพณี ดังนั้น จึงขออธิบายถึงลักษณะและผลตามกฎหมายของข้อสัญญาของประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายจารีตประเพณี และลักษณะเฉพาะของข้อสัญญาประกันภัย แล้วจึงจะกล่าวถึงระบบสัญญาของประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายลายลักษณ์อักษร โดยเฉพาะของประเทศไทย และผลทางกฎหมายของไทยที่จะบังคับกับข้อสัญญาของสัญญาประกันภัยที่ปรากฏอยู่ในกรมธรรม์มาตรฐานทั้งหลาย

#### 3.3.1 สัญญาและข้อสัญญาในระบบกฎหมายจารีตประเพณี

สัญญาและข้อสัญญาในระบบกฎหมายจารีตประเพณีนั้น สามารถแบ่งข้อตกลงหรือข้อสัญญาได้เป็น 2 ประเภท คือ ข้อสัญญาโดยชัดแจ้งหรือข้อตกลงโดยชัดแจ้ง และข้อสัญญาโดยปริยายหรือข้อตกลงโดยปริยาย

1) ข้อสัญญาโดยชัดแจ้งหรือข้อตกลงโดยชัดแจ้ง หมายถึง ข้อตกลงที่คู่สัญญาตกลงกันโดยชัดแจ้ง โดยสามารถทำโดยทางวาจา หรือ ทำเป็นลายลักษณ์อักษร แต่ในทางปฏิบัติแล้วการทำข้อตกลงทางวาจาจะมีปัญหาในการพิสูจน์เนื้อหาของข้อตกลง ดังนั้นการทำข้อตกลงเป็นหนังสือจะมีความแน่นอน และมีปัญหาในการพิสูจน์น้อยกว่าการทำข้อตกลงด้วยวาจา และข้อตกลงชัดแจ้งนั้น

สามารถปล้ำงข้อตกลงโดยปริยาย หากไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยของประชาชน เช่น การตกลงข้อสัญญาให้แตกต่างจากประเพณีปฏิบัติทั่วไป<sup>81</sup>

2) ข้อสัญญาโดยปริยายหรือข้อตกลงโดยปริยาย หมายถึง ข้อตกลงที่ถึงแม้คู่สัญญาจะมิได้แสดงออกโดยชัดแจ้ง หรือ ตกลงกันไว้ แต่ศาลอาจจะวินิจฉัยให้สัญญานั้นๆ มีข้อตกลงอย่างหนึ่งโดยปริยายได้ และในบางครั้งเพื่อประโยชน์ในการสร้างความเป็นธรรมให้แก่คู่สัญญาได้<sup>82</sup>

ข้อสัญญาโดยปริยายหรือข้อตกลงโดยปริยาย<sup>83</sup> อาจเกิดขึ้นจาก

1. ข้อเท็จจริง เป็นข้อตกลงที่ถึงแม้ว่าไม่ได้ระบุไว้ชัดแจ้งในสัญญาก็ถือว่ามิใช่ข้อตกลงนั้นๆ เพื่อให้ได้ปฏิบัติได้ เช่น กรณีเจ้าของท่าเรือให้เช่าท่าเรือเพื่อจอดทอดสมอเรือ นั้น ก็เป็นข้อเท็จจริงที่รับได้ว่าสถานที่สำหรับจอดเรือ นั้นก็ต้องมีความเหมาะสม และเพียงพอในการจอดเรือ โดยไม่ต้องระบุไว้ในสัญญา

2. จารีตประเพณี เป็นข้อตกลงที่เป็นไปตามประเพณีปฏิบัติ เช่น ประเพณีทางการค้า

3. กฎหมาย เป็นข้อตกลงที่เป็นไปตามที่กฎหมายระบุ ซึ่งคู่สัญญาไม่จำเป็นต้องระบุไว้ในสัญญา ก็ต้องปฏิบัติตามที่กฎหมายระบุไว้

นอกจากนั้น โดยปกติข้อสัญญาหรือข้อตกลงดังกล่าวมานั้น ในระบบกฎหมายจารีตประเพณี จะแบ่งออกเป็น 1. เงื่อนไข 2. ข้อรับรอง

1. เงื่อนไข สามารถแบ่งออกเป็น

1) เงื่อนไขที่เป็นค้ำประกันสัญญา ซึ่งจะเป็นเรื่องของการปฏิบัติตามสัญญาของคู่สัญญา หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งเป็นเรื่องที่กล่าวถึงสิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญา

2) เงื่อนไขที่อาศัยเหตุการณ์อย่างใดอย่างหนึ่งในอนาคตอันไม่แน่นอน<sup>84</sup> ที่จะเกิดขึ้น ซึ่งจะทำการเหนี่ยวรั้งหรือยกเลิกความรับผิดชอบทางสัญญา ซึ่งแบ่งเป็น

(1) เงื่อนไขบังคับก่อน ซึ่งโดยทั่วไปนั้นเงื่อนไขชนิดนี้จะทำให้สัญญาไม่มีผลผูกพันคู่สัญญาจนกว่าเงื่อนไขนั้นจะสำเร็จขึ้น

(2) เงื่อนไขบังคับหลัง ซึ่งเป็นกรณีที่สัญญามีผลบังคับอยู่และผูกพันคู่สัญญา แต่เมื่อเงื่อนไขนี้สำเร็จขึ้น สัญญาจะไม่ผูกพันคู่สัญญาอีกต่อไป หรือยอมให้คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งยกเลิกข้อผูกพันตามเงื่อนไข

<sup>81</sup> Chri Parsons, David Green and Mike Mead. (1991). *Contract Law & Insurance*. p. 3/2

<sup>82</sup> พรเพชร วิชิตชลชัย และจรัญ ภักดีธนากุล. (2539). *หน่วยที่ 14 กฎหมายไทยเปรียบเทียบกับกฎหมายประเทศอื่นในสกุลกฎหมายคอมมอนลอว์. ระบบกฎหมายไทยและต่างประเทศ*. หน้า 788

<sup>83</sup> Chris Parsons, David Green and Mike Mead. *Op.cit.* p. 3/2.

<sup>84</sup> Ian Brown & Adrain Chandler. (1994). *Law of contract*. p. 75.

โดยทั่วไปผลในทางกฎหมายที่จะบังคับต่อกรณีของเงื่อนไข (โดยเฉพาะอย่างยิ่งเงื่อนไขที่เป็นคำมั่นสัญญา) หากคู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งผิดเงื่อนไข คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งมีสิทธิเลิกสัญญาและเรียกค่าเสียหายได้ เนื่องจากข้อสัญญาที่เป็นเงื่อนไขนี้ มักเป็นข้อสัญญาหรือข้อตกลงที่คู่สัญญาจะต้องปฏิบัติโดยเคร่งครัด เพราะเป็นเรื่องที่สำคัญอันเป็นรากฐานที่ก่อให้เกิดสัญญา<sup>85</sup>

2. ข้อรับรอง อันเป็นข้อสัญญาหรือข้อตกลงที่มีความสำคัญรองลงมาจากเงื่อนไข หากคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งผิดข้อรับรอง คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งมีสิทธิเรียกค่าเสียหาย แต่ไม่มีสิทธิเลิกสัญญา ดังเช่นการผิดเงื่อนไข

### 3.3.2 ข้อสัญญาหรือข้อตกลงตามสัญญาประกันภัยในระบบกฎหมายจารีตประเพณี

ข้อตกลงที่พบในสัญญาประกันภัยในระบบกฎหมายจารีตประเพณี โดยเฉพาะสัญญาประกันภัยที่ใช้บังคับในประเทศอังกฤษนั้น สามารถพบข้อตกลงที่สามารถแบ่งประเภทเป็นประเภทต่างๆ ได้ ดังนี้ คือ เงื่อนไข รับรองและข้อสัญญา ซึ่งข้อตกลงแต่ละแบบก็มีลักษณะและการบังคับตามกฎหมายดังนี้

ท่าน Raoul Colinvaux<sup>86</sup> ได้กล่าวเกี่ยวกับข้อสัญญาของสัญญาประกันภัยไว้ว่า “การใช้คำว่า “เงื่อนไข” ในกฎหมายสัญญาประกันภัยบางครั้งดูสับสนและบ่อยครั้งก็มีความแตกต่างไปจากเงื่อนไขที่ใช้อยู่ในกฎหมายสัญญาประเภทอื่นๆ ซึ่งโดยทั่วไปแสดงถึงข้อสัญญาอันเป็นพื้นฐาน ซึ่งหากกระทำผิดเงื่อนไขคู่กรณีอีกฝ่ายหนึ่งที่เสียหายอาจจะเลือกที่จะปฏิเสธสัญญา

สิ่งที่ได้บรรยายหรือเขียนว่าเป็น “เงื่อนไข” ในสัญญาประกันภัยอาจจะเป็นเพียงข้อกำหนดย่อยก็ได้ หากกล่าวโดยเคร่งครัดเงื่อนไขบางอย่างในสัญญาประกันภัยไม่ได้ให้ผู้เอาประกันภัยจะต้องมีความผูกพันใดๆ แต่เป็นการแจ้งหรือ ขยายสิทธิให้แก่ผู้รับประกันภัยตามกฎหมายทั่วไปเท่านั้น

นอกจากนั้นข้อรับรองในกรมธรรม์ประกันภัย ก็เป็นข้อสัญญาอันเป็นพื้นฐาน หากผิดข้อรับรองผู้รับประกันภัยก็มีสิทธิปฏิเสธกรมธรรม์

ถ้าไม่นับรวมเอาข้อรับรองเข้ามาเกี่ยวข้องด้วย ข้อสัญญาซึ่งกำหนดข้อผูกพันให้ผู้เอาประกันภัยปฏิบัตินั้นจะต้องกำหนดลงไปเป็นเงื่อนไขบังคับก่อนซึ่งหากกระทำผิดเงื่อนไขดังกล่าวมานั้นก็ไม่ใช่เพียงแต่ให้สิทธิแก่ผู้รับประกันภัยในการเรียกร้องค่าเสียหายเท่านั้นอย่างไรก็ตามเงื่อนไขดังกล่าวอาจจะเป็น เงื่อนไขบังคับก่อนที่จะทำให้สัญญามีความสมบูรณ์หรือเป็นเพียงเงื่อนไขบังคับ

<sup>85</sup> Chris Parsons, David Green and Mike Mead. Op.cit. p. 3/7.

<sup>86</sup> Raoul Colinvaux. (n.d.). *The Law of Insurance*. p. 108.

ก่อนที่จะทำให้ผู้รับประกันภัยต้องรับผิดชอบสำหรับความเสียหายในแต่ละครั้ง โดยเฉพาะเจาะจงก็ได้ ซึ่งขึ้นอยู่กับกรณีความสัญญา”

ในสัญญาประกันภัยตามที่ปรากฏอยู่ในกรมธรรม์นอกจากข้อรับรองและเงื่อนไขแล้ว ยังมีข้อกำหนดย่อย และข้อสัญญาทั่วไปซึ่งข้อตกลงแต่ละประเภทมีลักษณะและผลตามกฎหมาย ดังจะกล่าวต่อไปนี้

3.3.2.1 ข้อรับรอง ตามหลักกฎหมายทั่วไปแล้ว ข้อรับรองที่คู่สัญญาจะต้องปฏิบัติตาม หากไม่ปฏิบัติตามคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งไม่มีสิทธิเลิกสัญญาได้ แต่มีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายได้ ในส่วนที่คู่สัญญาอีกฝ่ายไม่ปฏิบัติตาม แต่สำหรับ ข้อรับรองตามสัญญาประกันภัย หากผู้เอาประกันภัยไม่ปฏิบัติตามข้อรับรองนั้น ผู้รับประกันภัยมีสิทธิปฏิเสธความรับผิดชอบตามสัญญาประกันภัยได้ทั้งหมด หรือยกเลิกสัญญาได้ ซึ่งจะสังเกตได้ว่าข้อรับรองตามสัญญาประกันภัย จะมีฐานะเทียบเท่า เงื่อนไข ตามสัญญาทั่วไป<sup>87</sup>

ความหมายโดยทั่วไป ข้อรับรองอาจให้ความหมายสั้นๆ ได้ว่าเป็นข้อสัญญาในสัญญาประกันภัย ซึ่งผู้เอาประกันภัยให้การรับรองว่าข้อเท็จจริงที่แถลงนั้นถูกต้องเป็นจริง หรือรับรองว่าเขาจะปฏิบัติตามความผูกพันที่กำหนดไว้โดยเฉพาะในข้อรับรองนั้น อย่างเคร่งครัด (ข้อรับรองเช่นว่านั้นอาจเกิดจากผลบังคับของถ้อยคำที่ชัดเจน หรือโดยผลของกฎหมายก็ได้<sup>88</sup>

จากข้างต้นนั้นจะเห็นได้ว่า “ข้อรับรอง” ไม่เพียงแต่จะให้สิทธิแก่ผู้รับประกันภัยใช้สิทธิในการบอกเลิกสัญญาประกันภัย หากผู้เอาประกันภัยแถลงข้อความอันเป็นเท็จ ซึ่งเขาได้รับรองไว้ว่าเป็นข้อความจริง แต่ในทางปฏิบัติได้มีการนำเอาคำว่า “ข้อรับรอง” นี้มาใช้เป็นข้อสัญญาซึ่งแนบไปกับกรมธรรม์ด้วย ซึ่งข้อความที่เขียนไว้นั้นจะกล่าวถึงว่าผู้เอาประกันภัยจะมีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้นั้นขึ้นอยู่กับข้อเท็จจริงที่ระบุไว้หรือขึ้นอยู่กับสิ่งที่ระบุไว้<sup>89</sup>

สถานะและผลทางกฎหมายของคำว่า “ข้อรับรอง” ดังได้กล่าวมาแล้วว่าตามหลักกฎหมายสัญญาทั่วไป “ข้อรับรอง” นั้นเป็นข้อสัญญาลำดับรองลงมาจากเงื่อนไข กล่าวคือ หากคู่สัญญาฝ่ายใดผิดข้อรับรอง คู่สัญญาอีกฝ่ายที่เสียหายไม่มีสิทธิเลิกสัญญา แต่มีสิทธิเรียกค่าเสียหายจากฝ่ายที่ผิดข้อรับรองได้ และต้องปฏิบัติตามสัญญาต่อไป แต่ในแง่ของกฎหมายสัญญาประกันภัยนั้น ข้อรับรองมีฐานะเท่ากับเงื่อนไขในกฎหมายสัญญาอื่นๆ

<sup>87</sup> Chris Parsons, David Green and Mike Mead. Op.cit. p. 3/8.

<sup>88</sup> Macgillivray & Parkington. (1981). *Insurance Law*. p. 706.

<sup>89</sup> Raoul Colinvaux. Op. cit. p. 112.

การปฏิบัติตามข้อรับรองตามกฎหมายสัญญาประกันภัยนี้ผู้เอาประกันภัยต้องปฏิบัติอย่างเคร่งครัดอย่างสม่ำเสมอ หากผู้เอาประกันภัยผิดข้อรับรอง ผู้รับประกันภัยมีสิทธิบอกเลิกสัญญา และปฏิเสธความรับผิดชอบได้ตั้งแต่วันที่ที่มีการผิดข้อรับรอง โดยการผิดข้อรับรองนี้ อาจจะไม่ใช่สาระสำคัญของการเสี่ยงภัย หรืออาจจะไม่ใช่สาเหตุของความเสียหายที่ผู้เอาประกันภัยเรียกร้องก็ได้<sup>90</sup> นอกจากนั้นการผิดข้อรับรองนี้ อาจจะไม่ใช่เพราะความผิดของผู้เอาประกันภัย หรือผู้เอาประกันภัยไม่ทราบว่าได้มีการผิดข้อรับรองของฝ่ายตน หรืออาจเกิดจากบุคคลอื่นเป็นผู้กระทำ หรือความเสียหายนั้น ไม่เกี่ยวข้องกับการผิดข้อรับรอง หรือแม้แต่การผิดข้อรับรองนี้ไม่ทำให้การเสี่ยงภัยเพิ่มขึ้นก็ตาม<sup>91</sup> แต่หากความเสียหายที่เกิดขึ้นก่อนการผิดข้อรับรองนั้นผู้เอาประกันภัยยังมีสิทธิให้ผู้รับประกันภัยชดใช้ค่าสินไหมทดแทนได้ ดังที่กฎหมายประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 ของประเทศอังกฤษได้บัญญัติไว้ในมาตรา 33 (3) ว่า

“ข้อรับรอง ดังที่นิยามไว้ข้างบน เป็นเงื่อนไขหนึ่งซึ่งจะต้องได้รับการปฏิบัติโดยเคร่งครัดไม่ว่าจะเป็นสาระสำคัญในการเสี่ยงภัยหรือไม่ก็ตาม หากไม่ปฏิบัติ ภายใต้อภัยโดยชัดแจ้งในกรมธรรม์ประกันภัย ดังนี้แล้วผู้รับประกันภัยพ้นจากความรับผิดชอบแต่วันที่ได้มีการผิดข้อรับรอง แต่ไม่อาจปฏิเสธความผิดใดๆ ที่เกิดขึ้นก่อนวันนั้น”<sup>92</sup>

ตัวอย่างเช่น ในคดี Jones and James v. Provincial (1929) 46 T.L.R. 71<sup>93</sup> ในคดีนี้ผู้เอาประกันภัยได้เอาข้อรับรองมาเขียนไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ให้เป็นเงื่อนไขก่อนความรับผิด โดยกรมธรรม์ระบุว่าผู้เอาประกันภัยจะต้อง “กระทำทุกวิถีทางอย่างพอสมควรที่จะรักษายานพาหนะ ในอยู่ในสภาพที่ใช้งานได้” และเขาได้เอาที่ห้ามล้อออก เหลือไว้เพียงที่ห้ามล้อด้วยมือและมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น ศาลวินิจฉัยว่า เขาไม่มีสิทธิที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทน แม้ว่าสาเหตุที่แท้จริงของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่าเกิดจากสาเหตุใด

ตามหลักการนั้นข้อรับรองจะต้องปฏิบัติโดยเคร่งครัดกล่าวคือ ผู้เอาประกันภัยต้องปฏิบัติโดยเคร่งครัดอย่างจริงจัง ต้องถึงขนาดที่ไม่ปฏิบัติตามที่ตนให้คำรับรองไว้ด้วย จึงจะเรียกว่าผิดคำรับรอง<sup>94</sup>

ในคดี Whitehead v. Price (1835) 2 dr M&R 447 คดีนี้ผู้เอาประกันภัยเป็นโรงงานปั่นฝ้ายในกรมธรรม์ได้กำหนดข้อรับรองว่า “โรงงานต้องทำงานเฉพาะกลางวัน” ปรากฏว่าได้มีการ

<sup>90</sup> Macgilivray & Parkington. Op. cit. p. 706.

<sup>91</sup> Raoul Colinvaux. Op. cit. p. 113.

<sup>92</sup> Ibid. p. 112.

<sup>93</sup> Ibid. p. 113.

<sup>94</sup> Ibid. p. 113.

เปิดเครื่องจักรไอน้ำในโรงงานเพียงเครื่องเดียวช่วงเวลากลางคืน ศาลวินิจฉัยว่า ผู้เอาประกันภัย ไม่ผิดข้อรับรองเพราะการทำงานเพียงบางส่วน โรงงานไม่ใช่เป็นการทำงานของโรงงานภายใน ความหมายของข้อรับรอร์ดังกล่าว

การทำข้อรับรอง ในสัญญาทั่วไป “ข้อรับรอง” อาจจะเป็นข้อรับรองโดยชัดแจ้ง หรือ ข้อรับรองโดยปริยาย ส่วนในสัญญาประกันภัยนั้น ข้อรับรองจะต้องเป็นข้อรับรองโดยชัดแจ้ง เท่านั้น จะนำข้อรับรองโดยปริยายมาใช้ไม่ได้ ซึ่งต่างจากการประกันภัยทางทะเล ซึ่งบัญญัติไว้ใน มาตรา 3 (2) ของกฎหมายประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 ของอังกฤษว่า “ข้อรับรองอาจเป็นข้อ รับรองโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยายก็ได้” ข้อรับรองโดยปริยายของการประกันภัยทางทะเล เช่น เรื่อง “เรือต้องอยู่ในสภาพเดินทะเลได้” ข้อรับรองโดยปริยายในลักษณะนี้จะนำมาใช้กับการประกันภัย อื่นไม่ได้ เช่น การประกันชีวิต ผู้รับประกันภัยจะอ้างว่าการที่ผู้เอาประกันภัยมีสุขภาพดี จึงจะ ทำประกันชีวิตได้ หรือ ในกรมธรรม์ประกันอัคคีภัยก็ไม่มีข้อรับรองโดยปริยายว่าทรัพย์นำมา ประกันอัคคีภัยอยู่ในสภาพดี แต่ประการใด ดังนั้นข้อรับรองโดยทั่วไปจะต้องเป็นข้อรับรองที่ โดยชัดแจ้งเท่านั้น<sup>95</sup>

การทำข้อรับรอง อาจแบ่งออกเป็น 2 กรณี คือ

1. โดยการตอบคำถามลงใน ใบคำขอเอาประกันภัยในทางปฏิบัติผู้รับประกันภัยมักจะ ให้กรอกข้อความลงในใบคำขอเอาประกันภัย รวมทั้งตอบคำถามต่างๆ ตามที่ผู้รับประกันภัย ต้องการ และในใบคำขอเอาประกันภัยนั้น จะมีถ้อยคำในทำนองว่า ผู้ขอเอาประกันภัยรับรองว่า ข้อความดังกล่าวข้างต้นเป็นความจริงทุกประการ หรืออาจจะมีข้อความว่า

ก. การตอบคำถามของผู้รับประกันภัยที่ผู้เอาประกันภัยตอบนั้น เป็นพื้นฐานของ สัญญาประกันภัย

ข. การแถลงข้อความดังกล่าวนั้น หากเป็นเท็จ ทำให้สัญญาประกันภัยไม่มีผลบังคับ เป็นต้น

2. เขียนเป็นข้อสัญญาขึ้นมา ซึ่งอาจจะนำเอาการตอบของผู้เอาประกันภัยที่แถลงไว้ใน ใบคำขอมาเขียนเป็นข้อรับรองไว้ในกรมธรรม์ก็ได้หรือในเอกสารอื่นใดและใช้แนบไปกับ กรมธรรม์ก็ได้

<sup>95</sup> Macgilivray & Parkington. Op. cit. p. 715.

ประเภทของข้อรับรอง ท่าน Raoul<sup>96</sup> ได้แบ่งข้อรับรองเป็น

1. ข้อรับรองซึ่งได้รับรองว่าข้อเท็จจริงมีอยู่จริง ณ เวลาที่ทำสัญญา
2. ข้อรับรองซึ่งเกี่ยวกับข้อเท็จจริงที่จะมีขึ้นในอนาคต

1. ข้อรับรองที่เกี่ยวกับข้อเท็จจริงในปัจจุบัน เช่น ผู้เอาประกันภัยรับรองว่ามีสุขภาพที่ดี การผิดข้อรับรองนี้ผลทางกฎหมายไม่แตกต่างจากเรื่องการแถลงข้อความอันเป็นเท็จ ซึ่งเกิดก่อนจะมีสัญญาประกันภัย ทั้งสองกรณีดังกล่าวข้างต้น ผู้รับประกันภัยสามารถบอกเลิกสัญญาและไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น ข้อรับรองนี้เป็นข้อรับรองหรือคำรับรองยืนยันข้อเท็จจริง (ในเชิงบวก) ตามคำอธิบายของ William R. Vance)<sup>97</sup>

2. ข้อรับรองที่เกี่ยวกับข้อเท็จจริงในอนาคต เช่น ผู้เอาประกันภัยรับรองว่าจะไม่เดินทางไปต่างประเทศ หรือผู้เอาประกันภัยต้องทำช่องกุญแจประตูชนิดเจาะเนื้อไม้ประตูฝังลงไป ที่ประตูหน้าบ้านตามกำหนดเวลาเป็นต้น

สรุปเรื่องข้อรับรอง ข้อรับรอนั้นส่วนใหญ่จะมาจากการตอบคำถามของผู้เอาประกันภัย ซึ่งปรากฏอยู่ในใบคำขอเอาประกันภัย ซึ่งโดยเฉพาะการประกันชีวิต เพราะเป็นเรื่องที่ผู้รับประกันภัยต้องการทราบเรื่องส่วนตัวของผู้เอาประกันภัย เพื่อนำมาประกอบการพิจารณารับประกันภัย ซึ่งจะเรียกว่าเป็นพื้นฐานของสัญญา อย่างไรก็ตาม คำถามคำตอบเหล่านั้น อาจจะไม่ใช่พื้นฐานของสัญญาไปเสียทั้งหมด บางคำถามก็อาจเป็นเรื่องของการเสี่ยงภัยอยู่ด้วย ซึ่งศาลอังกฤษได้เคยตัดสินว่าเป็นเรื่องของเงื่อนไข ไม่ใช่ข้อรับรอง (คำรับรอง) แต่อย่างไร

นอกจากนั้นข้อรับรอนี้อาจจะระบุไว้ในกรมธรรม์หรือเอกสารอื่นใดที่แนบกับกรมธรรม์ว่าเป็นข้อรับรองก็ได้ หรืออาจจะนำเอาข้อรับรองมาเขียนเป็นเงื่อนไขไว้ในกรมธรรม์เลยก็ได้

อย่างไรก็ตามลักษณะสำคัญของข้อรับรองอาจสรุปโดยย่อได้ดังนี้

1. จะต้องเป็นข้อสัญญาของสัญญา
2. เรื่องที่รับรองนั้นไม่จำเป็นจะต้องเป็นสาระที่เกี่ยวกับการเสี่ยงภัย
3. ผู้เอาประกันภัยต้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด

4. การผิดข้อรับรองผู้รับประกันภัยมีสิทธิปฏิเสธสัญญาแม้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นจะไม่เกี่ยวข้องกับการผิดข้อรับรองหรือการผิดข้อรับรองจะได้รับการเยียวยา ก่อนความเสียหายเกิดขึ้นก็ตาม

<sup>96</sup> Raoul Colinvaux. Op. cit. pp. 118-119.

<sup>97</sup> สุดา วัชรวัฒนากุล. (2525). ความสุจริตอย่างยิ่งของคู่สัญญาในสัญญาประกันภัย. หน้า 43.

3.3.2.2 เงื่อนไข เป็นข้อตกลงตามสัญญาที่มีความสำคัญมาก หากคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งไม่ปฏิบัติตามอีกฝ่ายหนึ่งมีสิทธิเลิกสัญญา หรือ บอกปิดไม่รับผิดชอบตามสัญญาได้ เงื่อนไขนี้สามารถแบ่งออกเป็น

1. เงื่อนไขบังคับก่อนสัญญา หรือ เงื่อนไขบังคับก่อนเพื่อความสมบูรณ์ของสัญญาหรือกรรมกรรม เงื่อนไขชนิดนี้อาจเป็นเงื่อนไขโดยชัดแจ้ง หรืออาจเป็นเงื่อนไขโดยปริยายก็ได้<sup>98</sup> เงื่อนไขชนิดนี้ได้แก่เรื่องที่เกี่ยวข้องกับผู้เอาประกันภัยจะต้องเปิดเผยความจริงให้ผู้รับประกันภัยทราบหรือเรื่องส่วนได้เสียอันอาจเอาประกันภัยได้ หรือการดำรงอยู่ของวัตถุที่เอาประกันภัย เป็นต้น จะเห็นว่าเงื่อนไขชนิดนี้นั้นจะมีผลเหมือนกับการเป็นข้อรับรอง<sup>99</sup> เพียงแต่ว่าในกรณีของข้อรับรองนั้นผู้รับประกันภัยสามารถบอกปิดไม่รับผิดชอบตามสัญญา แม้ว่าการผิดข้อรับรองนั้นไม่เกี่ยวข้องกับวินาศภัยที่เกิดขึ้น แต่สำหรับเงื่อนไขนี้ไม่มีการกำหนดหลักเกณฑ์แน่นอนลงไปว่า การผิดเงื่อนไขชนิดนี้ จะต้องเกี่ยวกับความเสียหายหรือไม่

กล่าวโดยสรุปก็คือว่าเงื่อนไขชนิดนี้เป็นเงื่อนไขที่กล่าวถึงความสมบูรณ์ของสัญญาประกันภัย ซึ่งผู้เอาประกันภัยมีภาระผูกพันที่จะต้องปฏิบัติตามอย่างต่อเนื่องระหว่างอายุสัญญาประกันภัย เช่นกรณีการประกันภัยรถยนต์ ผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่ที่จะต้องรักษารถยนต์คันประกันภัยไว้ให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ดี หากผู้เอาประกันภัยไม่กระทำเช่นนั้น ผู้รับประกันภัยย่อมบอกปิดไม่รับผิดชอบตามสัญญาประกันภัยรถยนต์นั้นได้ เพราะเงื่อนไขชนิดนี้เป็นเงื่อนไขที่เกี่ยวกับรากฐานของสัญญา

ทำให้ผู้รับประกันภัยมีสิทธิที่จะเลือกว่าตนจะปฏิบัติตามสัญญาหรือจะบอกปิดความรับผิดชอบตามสัญญาก็ได้<sup>100</sup> หากประสงค์ที่จะปฏิบัติตามสัญญาโดยไม่คำนึงถึงการผิดเงื่อนไขของผู้เอาประกันภัย ผู้รับประกันภัยก็ต้องรับผิดชอบวินาศภัยที่ตนรับประกันภัยด้วย

2. เงื่อนไขบังคับก่อนความรับผิด หมายถึง เป็นเงื่อนไขที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องปฏิบัติเมื่อเกิดความเสียหายขึ้นซึ่งเป็นเงื่อนไขที่เกี่ยวกับการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน หากผู้เอาประกันภัยไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในครั้งนั้นได้ กล่าวคือ การผิดเงื่อนไขชนิดนี้จะมีผลผูกพันระหว่างผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัยเฉพาะความเสียหายในแต่ละครั้งเท่านั้น ผู้รับประกันภัยไม่มีสิทธิปฏิเสธความรับผิดของตนตามสัญญา หากในความเสียหายในครั้งต่อไปนั้น ผู้เอาประกันภัยได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ตนได้เคยกระทำผิด

<sup>98</sup> G.C.A. Dickson and W. M. Stein. (1996). *Insurance Practice. Cambridge: the Chartered Institute.* p. 6/7.

<sup>99</sup> Chris Parsons, David Green and Mike Mcad. Op.cit. p. 3/9.

<sup>100</sup> Raoul Colinvaux. Op. cit. p. 109.

เงื่อนไขมาในครั้งก่อน<sup>101</sup> เช่น ในกรณีที่มีเงื่อนไขในกรมธรรม์ให้ผู้เอาประกันภัยแจ้งให้ผู้รับประกันภัยทราบโดยทันที แต่ปรากฏว่าผู้เอาประกันภัยกลับแจ้งให้ผู้รับประกันภัยทราบ 3 เดือน หลังจากเกิดความเสียหาย เช่นนี้ผู้รับประกันภัยมีสิทธิปฏิเสธความรับผิดชอบตามสัญญาได้ (แต่เลิกสัญญาไม่ได้) หลังจากนั้นปรากฏว่าเกิดความเสียหายขึ้นอีกครั้งหนึ่ง และผู้เอาประกันภัยได้รับแจ้งให้ผู้รับประกันภัยทราบโดยทันทีเช่นนี้แล้ว ผู้รับประกันภัยไม่มีสิทธิปฏิเสธความรับผิดชอบตามสัญญาประกันภัยได้ เพราะผู้เอาประกันภัยไม่ได้ผิดเงื่อนไขชนิดนี้เมื่อเกิดเหตุขึ้นในครั้งหลังนี้

เงื่อนไขที่อยู่ในกลุ่มของเงื่อนไขชนิดนี้ เช่น

- 1) เงื่อนไขที่เกี่ยวกับการแจ้งให้ผู้รับประกันภัยทราบเมื่อเกิดความเสียหาย
- 2) เงื่อนไขในการแจ้งรายการทรัพย์สินที่เสียหาย
- 3) เงื่อนไขในการพิสูจน์ความเสียหาย
- 4) เงื่อนไขในการตั้งอนุญาโตตุลาการ
- 5) เงื่อนไขในการร่วมเฉลี่ยความเสียหาย

3. เงื่อนไขบังคับหลังสัญญา กล่าวคือเป็นเงื่อนไขที่เมื่อมีสัญญาประกันภัยแล้ว และในกรมธรรม์ประกันภัยได้กำหนดเป็นเงื่อนไขไว้ว่าหากผู้เอาประกันภัยกระทำผิดเงื่อนไขชนิดนี้แล้วจะทำให้สัญญาประกันภัยสิ้นสุดความคุ้มครองลง เงื่อนไขชนิดนี้ได้แก่

1) การได้รับความเห็นชอบจากผู้รับประกันภัยที่ยินยอมให้ผู้เอาประกันภัยทำประกันภัยมากกว่าหนึ่งราย

- 2) การโอนไปซึ่งวัตถุที่เอาประกันภัย หรือการโอนไปซึ่งส่วนได้เสีย
- 3) การเปลี่ยนแปลงของภัยหรือการเสี่ยงภัย
- 4) การทุจริตในขั้นตอนการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน

4. เงื่อนไขพักชั่วคราว หรือข้อสัญญาที่บรรยายเกี่ยวกับการเสี่ยงภัย หรือข้อสัญญาจำกัดคุ้มครอง เงื่อนไขประเภทนี้เป็นเงื่อนไขประเภทที่ผู้เอาประกันภัยได้กระทำผิดข้อรับรองที่ให้ไว้กับผู้รับประกันภัย หากต่อมาไม่ได้กระทำผิดอีกแล้ว และความเสียหายที่เกิดขึ้นก็ไม่เกี่ยวกับการกระทำผิดนั้นแล้ว ผู้รับประกันภัยต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น ผู้รับประกันภัยจะอ้างว่าผู้เอาประกันภัยเคยทำผิดเงื่อนไขหรือข้อรับรองมาแล้วเป็นผลให้ผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบตั้งแต่วันที่ผู้เอาประกันภัยทำผิดข้อรับรองไม่ได้ กล่าวคือ การกระทำผิดข้อรับรองนั้นทำให้ กรมธรรม์หยุดความคุ้มครองเพียงชั่วคราวเมื่อไม่กระทำผิดแล้วกรมธรรม์ก็กลับมาคุ้มครองอีกครั้งหนึ่ง เพราะโดยปกติข้อรับรอง โดยเฉพาะที่ปรากฏอยู่ในการตอบคำถามซึ่งผู้เอาประกันภัยกรอกลงในใบคำขอ

<sup>101</sup> Chris Parsons, David Green and Mike Mcad. Op.cit. p. 3/9.

เอาประกันภัยนั้นส่วนใหญ่ จะเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับพื้นฐานทางสัญญาของสัญญาประกันภัยแต่มีบางคำถามนั้น ศาลเห็นว่าไม่ใช่เรื่องเกี่ยวกับพื้นฐานทางสัญญาจึงได้ตีความว่าเป็นเงื่อนไขพักชั่วคราว หรือ ข้อสัญญาที่บรรยายเกี่ยวกับการเสี่ยงภัย หรือ ข้อสัญญาจำกัดคุ้มครองดังในคดี *Farr v. Motor Traders' Mutual Insurance Society* [1920] 3.K.B.669 ซึ่งผู้เอาประกันภัยได้ขอเอาประกันภัยรถแท็กซี่ 2 คัน โดยตอบคำถามของผู้รับประกันภัยลงในใบคำขอเอาประกันภัยซึ่งถามว่า “รถแท็กซี่นั้น ขับ 1 กะ หรือมากกว่านั้นใน 24 ชั่วโมง” คำตอบคือ “1 กะ เท่านั้น” ผู้รับประกันภัยออกกรมธรรม์ให้ในเดือนกุมภาพันธ์ ค.ศ. 1918 ในเดือนสิงหาคม รถแท็กซี่คันหนึ่งได้ขับเป็น 2 กะ ในช่วงสั้นๆ ใน 24 ชั่วโมง หลังจากนั้นก็ขับ 1 กะ มาโดยตลอด และในเดือนพฤศจิกายน รถแท็กซี่นั้นได้รับความเสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุ ผู้รับประกันภัยทราบเรื่อง จึงปฏิเสธการจ่ายเงินค่าสินไหมทดแทน โดยอ้างเหตุผลว่า การแถลงข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการใช้รถนั้นเป็นข้อรับรอง (คำรับรอง) ดังนั้นเมื่อผู้เอาประกันภัยผิดคำรับรองตั้งแต่เดือนสิงหาคม ผู้รับประกันภัยมีสิทธิปฏิเสธความรับผิดชอบตามกรมธรรม์ ตั้งแต่เดือนสิงหาคม ศาลวินิจฉัยว่าการแถลงข้อเท็จจริงที่อ้างนั้นเมื่อตีความแล้วเป็นเพียงข้อสัญญาที่แสดงถึงขอบเขตการเสี่ยงภัย ดังนั้นความคุ้มครองภายใต้กรมธรรม์จะกลับมาคุ้มครองอีกครั้ง เมื่อผู้เอาประกันภัยได้ให้รถคันดังกล่าวกลับมาวิ่ง 1 กะ ตามเดิม และผู้รับประกันภัยก็มีความรับผิดชอบในอันที่จะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในแง่ของอุบัติเหตุในเดือนพฤศจิกายน แม้ว่าผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบต่ออุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในช่วงที่แท็กซี่วิ่ง 2 กะ ข้อสัญญานี้หยุดเสี่ยงชั่วคราว ซึ่งกล่าวอยู่ในข้อรับรอง การผิดข้อรับรองนี้ทำให้ผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบในเดือนสิงหาคม<sup>102</sup>

3.3.2.3 ข้อสัญญา ตามสัญญาประกันภัยโดยทั่วไปข้อสัญญาจะระบุถึงความคุ้มครองตามกรมธรรม์ และข้อยกเว้นต่างๆ เช่น สัญญาประกันอัคคีภัย จะให้ความคุ้มครองต่อทรัพย์สินที่ได้รับความเสียหายจากเพลิงไหม้ หรือ ฟ้าผ่า และระบุข้อยกเว้น เช่น ทรัพย์สินซึ่งไม่รวมอยู่ในการประกันภัยนี้ และสาเหตุแห่งการสูญเสีและการเสียหายซึ่งไม่รวมอยู่ในการประกันภัยนี้เป็นต้น ข้อสัญญาตามสัญญาประกันภัยทำให้ผู้เอาประกันภัยทราบถึงความคุ้มครองต่างๆ ที่ได้รับตามสัญญา และข้อยกเว้นที่ผู้เอาประกันภัยไม่สามารถเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้ นอกจากนั้นยังรวมถึงข้อจำกัดความรับผิดบางประการในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน เช่น ข้อสัญญาที่เกี่ยวกับความรับผิดส่วนแรกของผู้เอาประกันภัย หรือความรับผิดส่วนเกินของผู้รับประกันภัย เป็นต้น

<sup>102</sup> Chris Parsons, David Green and Mike Mcad. Op.cit. p. 3/10.

### 3.3.2.4 ข้อสัญญาปลีกย่อย

ในกรณีที่มีข้อกำหนดต่างๆ นั้นอาจจะไม่ใช่เงื่อนไขหรือข้อรับรองไปเสียทั้งหมดก็ได้ข้อกำหนดบางอย่างอาจเป็นเพียงคำมั่นที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องทำบางสิ่งบางอย่าง หากเขาไม่ปฏิบัติตามผู้รับประกันภัยไม่มีสิทธิปฏิเสธความรับผิดชอบตามสัญญาหรือไม่สามารถบอกเลิกสัญญาได้แต่ให้สิทธิเพียงเรียกร้องค่าเสียหายได้เท่านั้น คดีที่ใช้อ้างอิงสำหรับข้อสัญญาประเภทนี้ที่มักอ้างกันมากที่สุดคือ คดี *Re Bradley and Essex and Suffolk Accident and Indemnity Society* [1912] 1 K.B.415<sup>103</sup> เป็นกรณีที่มีการรับประกันภัยความรับผิดของนายจ้าง ซึ่งในกรณีดังกล่าวกำหนดให้ผู้เอาประกันภัย (นายจ้าง) เก็บสมุดบัญชีค่าจ้างไว้ ศาลตัดสินว่าข้อสัญญานี้ไม่ใช่เงื่อนไขบังคับก่อนแม้ว่าจะเขียนหัวข้อไว้ว่าเงื่อนไขบังคับก่อนก็ตาม แต่เป็นเพียงข้อตกลงปลีกย่อย เพราะวัตถุประสงค์ที่ให้ผู้เอาประกันภัยเก็บสมุดดังกล่าวไว้ก็เพื่อที่ผู้เอาประกันภัยจะนำค่าจ้างมาคำนวณเก็บเบี้ยประกันภัย ดังนั้นผู้รับประกันภัยต้องรับผิดชอบตามกรณี แต่เมื่อผู้เอาประกันภัยผิดข้อกำหนดเช่นนี้ ผู้รับประกันภัยมีสิทธิเรียกค่าเสียหายได้

ในอีกคดีหนึ่งคือ คดี *Stoneham v. Ocean Railway and Genreal* (1887) 19 Q.B.D.237<sup>104</sup> ในกรณีดังกล่าวกำหนดข้อสัญญาว่า “กรณีที่เกิดอุบัติเหตุรุนแรง ผู้เอาประกันภัยต้องแจ้งให้ผู้รับประกันภัยทราบภายใน 7 วัน” ศาลตัดสินว่า ข้อกำหนดเช่นนี้ไม่ใช่เงื่อนไขบังคับก่อนความรับผิดของผู้รับประกันภัย เพราะไม่มีข้อความในกรณีดังกล่าวที่กำหนดว่าเป็นเงื่อนไขดังกล่าว ดังนั้นผู้รับประกันภัยต้องรับผิดชอบตามกรณี แต่มีสิทธิเรียกค่าเสียหาย อันเนื่องมาจากต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมในการสอบสวน

ข้อกำหนด หรือข้อสัญญาเช่นนี้นั้นมักจะไม่ใช่มีปรากฏอยู่ในกรณีแล้ว เพราะผู้รับประกันภัยมักจะมีความระมัดระวังเป็นพิเศษในการเขียนข้อสัญญา

### 3.3.3 สัญญาและข้อสัญญาตามระบบกฎหมายลายลักษณ์อักษรโดยเฉพาะประเทศไทย

ตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้นว่า มีความแตกต่างของสัญญาระหว่างระบบกฎหมายจารีตประเพณีและระบบกฎหมายลายลักษณ์อักษรนั้น เนื่องจากสำหรับประเทศไทยเป็นประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายลายลักษณ์อักษร คือ ยึดกฎหมายลายลักษณ์อักษรเป็นหลัก จึงจำเป็นต้องศึกษาถึงสัญญาในระบบกฎหมายลายลักษณ์อักษรและกฎหมายของไทย ซึ่งสัญญาตามกฎหมายลายลักษณ์อักษร เกิดขึ้นตามหลักกฎหมายทั่วไป ในเรื่องนิติกรรมสัญญาและหนี้ โดยเฉพาะกฎหมายหนี้มีความสำคัญมากที่สุด ซึ่งเป็นบทกฎหมายที่ใช้ควบคุมสิทธิเรียกร้องและการปฏิบัติการชำระหนี้

<sup>103</sup> Raoul Colinvaux. Op. cit. p. 111.

<sup>104</sup> Ibid. p. 112.

ไม่ว่าในเรื่องสัญญา หรือ ละเมิด ซึ่งตามที่กล่าวมาแล้วว่ากฎหมายในระบบกฎหมายจารีตประเพณี ไม่มีพื้นฐานเรื่องหนี้ ตามแบบของกฎหมายลายลักษณ์อักษรเนื่องจากสัญญาตามกฎหมายในระบบกฎหมายจารีตประเพณี ยึดหลักคู่สัญญาจะต้องปฏิบัติตามสัญญาโดยเคร่งครัด หากคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งผิดสัญญา คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งมีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหาย และ/หรือ เลิกสัญญาได้

สำหรับสัญญาทางกฎหมายลายลักษณ์อักษรมีพื้นฐานจากนิติกรรม คือ เมื่อนิติกรรมเกิดขึ้น โดยหลักนิติกรรมนั้น จึงก่อให้เกิด “หนี้” สำหรับคำว่า “หนี้” ของสัญญาสามารถแบ่งเป็น 2 กรณี คือ 1. หนี้อุปทาน และหนี้อุปกรณ์<sup>105</sup> ซึ่ง ศ. โสภณ รัตนากร ได้กล่าวว่า หนี้อุปทานและหนี้อุปกรณ์ใช้กันใน 2 ความหมาย คือ

ก. ความหมายแรก หมายถึงลำดับความสำคัญของหนี้ หนี้อุปทานในแง่นี้หมายถึงหนี้หลักที่คู่สัญญาตกลงกัน ส่วนหนี้อุปกรณ์หมายถึงหนี้ซึ่งมีความสำคัญรองลงไป เป็นผลเกี่ยวเนื่องและขึ้นอยู่กับหนี้อุปทาน เช่น เรื่องซื้อขาย หนี้อุปทานของผู้ขายก็คือการส่งมอบทรัพย์สินของผู้ซื้อ คือ การชำระราคาส่วนหนี้ของผู้ขายเช่นว่าจะต้องส่งมอบเอกสารสิทธิเกี่ยวกับทรัพย์สิน จะต้องดูแลรักษาทรัพย์สินก่อนส่งมอบและหนี้อื่นๆ ตามสัญญาข้อมเป็นเพียงหนี้อุปกรณ์ หรือหนี้ตามสัญญาข้อมเป็นหนี้อุปทาน ส่วนหนี้ที่จะต้องชำระค่าเสียหายเมื่อมีการผิดสัญญาข้อมเป็นหนี้อุปกรณ์

ข. ความหมายที่สอง หมายถึงหนี้หลักกับหนี้ซึ่งเป็นประกันของหนี้หลัก โดยพิจารณาถึงลักษณะความรับผิดชอบของลูกหนี้ว่าจะเป็นผู้รับผิดชอบเป็นตัวหลัก คือ มีหนี้จะต้องชำระสำหรับตนเอง หรือเป็นเพียงผู้รับผิดชอบในชั้นรอง โดยเป็นการรับผิดชอบหนี้เพื่อผู้อื่น ลูกหนี้ประทานในแง่นี้จึงหมายถึงผู้เป็นลูกหนี้ชั้นต้น ลูกหนี้อุปกรณ์จึงหมายถึงลูกหนี้ผู้เป็นผู้ประกัน เช่น ผู้ค้ำประกัน ผู้จํานำ และผู้จํานอง เป็นต้น

หนี้อุปกรณ์ตามความหมายที่สองนี้จะระงับสิ้นไปพร้อมกับความระงับแห่งหนี้อุปทาน แต่หนี้อุปกรณ์ตามความหมายแรกอาจคงอยู่ต่อไปตามลำพัง แม้หนี้อุปทานไม่มีอยู่ต่อไปแล้ว

### 3.3.3.1 ข้อสัญญา

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ นั้นไม่ว่าจะเป็นกฎหมายที่เกี่ยวกับนิติกรรมสัญญาหรือในกฎหมายเอกเทศสัญญาต่างๆ มิได้บัญญัติในเรื่องข้อสัญญาหรือชื่อเฉพาะรวมทั้งผลบังคับของข้อสัญญานั้นๆ ไว้เหมือนอย่างประเทศที่ใช้กฎหมายจารีตประเพณีที่จะต้องมีข้อสัญญาที่เรียกว่าเงื่อนไขและข้อรับรองแต่อย่างใด คู่สัญญาสามารถตกลงกันเองได้ตามหลักเสรีภาพในการทำสัญญา หรือหากเป็นกฎหมายตามกฎหมายเอกเทศสัญญาอาจจะบังคับตามกฎหมายนั้นๆ เลยโดยไม่ต้องเพิ่มข้อสัญญาอื่นๆ ลงไปในสัญญาอีกก็ได้เพียงแต่ว่าสัญญาเหล่านั้นจะต้อง

<sup>105</sup> โสภณ รัตนากร. (2542). คำอธิบายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยหนี้. หน้า 35.

1. ไม่มีวัตถุประสงค์ที่ต้องห้ามตามกฎหมาย
2. ต้องไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน
3. ต้องทำให้ถูกต้องตามแบบที่กฎหมายบังคับให้ทำ<sup>106</sup>

ตามที่กล่าวมานั้นข้อสัญญา คู่สัญญาจะกำหนดขึ้นเองก็ได้ ผลบังคับในข้อสัญญานี้ หากเป็นหนี้อุปกรณ์ กล่าวคือ เป็นข้อสัญญาที่กล่าวถึงสิทธิหน้าที่และความรับผิดชอบของคู่สัญญา คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งไม่ชำระหนี้ตามข้อสัญญานั้นๆ คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งก็มีสิทธิเรียกให้อีกฝ่ายหนึ่งกลับมาชำระหนี้ดังเดิมได้ รวมทั้งหากได้รับความเสียหายจากการไม่ชำระหนี้นั้นก็สามารรถเรียกร้องค่าเสียหายได้อีก<sup>107</sup> แต่จะอ้างว่าเมื่ออีกฝ่ายหนึ่งไม่ชำระหนี้ อุปกรณ์ คนไม่ขอชำระหนี้ ประธานโดยอ้างมาตรา 369<sup>108</sup> มาใช้ไม่ได้เพราะแม้ว่าตามมาตรา 369 จะเป็นเรื่องของสัญญาต่างตอบแทนก็จริง และในคัมภีระจะบัญญัติเป็นลักษณะที่เป็นเงื่อนไขว่าคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งจะไม่ยอมรับชำระหนี้จนกว่าอีกฝ่ายหนึ่งจะชำระ หรือขอปฏิบัติการชำระหนี้ก็ตาม ศาสตราจารย์ ดร.จิต เศรษฐบุตร ได้อธิบายว่า “การที่กฎหมายให้สิทธิคู่สัญญาไม่ยอมชำระหนี้ในเมื่ออีกฝ่ายหนึ่งไม่ชำระหนี้ฝ่ายตนนั้นอธิบายได้ว่า การที่คู่สัญญาแต่ละฝ่ายได้ยอมตกลงทำสัญญารับชำระหนี้ก็โดยมุ่งหวังจะได้รับการชำระหนี้ของฝ่ายหนึ่งตอบแทน หากเขาไม่ได้มุ่งที่จะได้รับการชำระหนี้ของอีกฝ่ายหนึ่งตอบแทนแล้ว เขาก็จะไม่ยอมตกลงทำสัญญานั้น ดังนี้หนี้ของแต่ละฝ่ายจึงเป็นมูลฐานแห่งการชำระหนี้ซึ่งกันและกัน...สิทธิไม่ยอมชำระหนี้ก็เป็นสิทธิชั่วคราว คือ ใช้บังคับได้ครบเท่าที่อีกฝ่ายหนึ่ง

<sup>106</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 151 “การใดเป็นการแตกต่างกับบทบัญญัติของกฎหมาย ถ้ามิใช่กฎหมายเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน การนั้นเป็นโมฆะ.”

มาตรา 152 “การใดมิได้ทำให้ถูกต้องตามแบบที่กฎหมายบังคับไว้การนั้นเป็น โมฆะ.”

<sup>107</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 213 “ถ้าลูกหนี้ละเลยเสียไม่ชำระหนี้ของตน เจ้าหนี้จะร้องขอต่อศาลให้สั่งบังคับชำระหนี้ได้ เว้นแต่สภาพแห่งหนี้จะไม่เปิดช่องให้ทำเช่นนั้นได้

เมื่อสภาพแห่งหนี้ไม่เปิดช่องให้บังคับชำระหนี้ได้ ถ้าวัตถุแห่งหนี้เป็นอันให้กระทำการอันหนึ่งอันใด เจ้าหนี้จะร้องขอต่อศาลให้สั่งบังคับให้บุคคลภายนอกกระทำการนั้น โดยให้ลูกหนี้เสียค่าใช้จ่ายให้ก็ได้ แต่ถ้าวัตถุแห่งหนี้เป็นอันให้กระทำนิติกรรมอย่างหนึ่งอย่างใดไซ้ ศาลจะสั่งให้ถือเอาตามคำพิพากษาแทนการแสดงเจตนาของลูกหนี้ก็ได้

ส่วนหนี้ซึ่งมีวัตถุเป็นอันจะให้คงวันการอันใด เจ้าหนี้จะเรียกร้องให้รื้อถอนการที่ได้กระทำลงแล้วนั้น โดยลูกหนี้เสียค่าใช้จ่าย และให้จัดการอันควรเพื่อกาลภายหน้าด้วยก็ได้

อนึ่งบทบัญญัติในวรรคทั้งหลายที่กล่าวมาก่อนนี้ หากกระทบกระทั่งถึงสิทธิที่จะเรียกเอาค่าเสียหายไม่.”

<sup>108</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 396 “ในสัญญาต่างตอบแทนนั้น คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง จะไม่ยอมชำระหนี้จนกว่าอีกฝ่ายหนึ่งจะชำระหนี้หรือขอปฏิบัติการชำระหนี้ก็ได้ แต่ความข้อนี้ท่านมิให้ใช้บังคับ ถ้าหนี้ของคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งยังไม่ถึงกำหนด.”

ไม่ชำระหนี้ หรือเสนอให้ชำระเท่านั้น...นอกจากนี้ต่างมีความเห็นว่าการไม่ชำระหนี้อันเป็นเหตุให้ คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งมีสิทธิไม่ยอมชำระหนี้ฝ่ายตนบ้างนั้นต้องเป็นหนี้ มีความสำคัญขนาดเดียวกัน กล่าวอีกนัยหนึ่งที่ว่าคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งจะไม่ยอมรับชำระหนี้จนกว่าอีกฝ่ายหนึ่งจะชำระหนี้ นั้น หมายความว่าหนี้ที่เป็นข้อสัญญาต้องชำระตอบแทนกันเท่านั้น เช่น ในสัญญาเช่าทรัพย์ เมื่อผู้ให้เช่า ไม่ส่งมอบทรัพย์ให้ผู้เช่าได้ใช้หรือไม่ได้รับประโยชน์ผู้เช่าก็มีสิทธิไม่ยอมชำระค่าเช่าได้ แต่ถ้าไม่มีการชำระหนี้ที่มีความสำคัญน้อยนั้นเป็นเพียงผู้ให้เช่าไม่ได้ซ่อมแซมทรัพย์สินที่เช่าผู้เช่ายอมไม่มี สิทธิไม่ยอมชำระค่าเช่าเพราะหนี้ตอบแทนการต้องชำระค่าเช่า ก็คือ ให้ผู้เช่าได้ใช้หรือไม่ได้รับ ประโยชน์ในทรัพย์สินที่เช่า อันผู้เช่าก็ได้รับการชำระหนี้จากผู้ให้เช่านี้แล้ว หรือว่าผู้เอาประกันภัย สัญญาว่าถ้าเกิดวินาศภัยขึ้นตนจะต้องบอกให้ผู้รับประกันภัยทราบโดยไม่ชักช้า ถึงแม้ผู้เอา ประกันภัยจะไม่ปฏิบัติตามสัญญาข้อนี้ ผู้รับประกันภัยก็ไม่อาจอ้างเป็นข้อต่อสู้ไม่ยอมชำระ ค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยได้ (คำพิพากษาฎีกาที่ 1022/2501)<sup>109</sup>

จากคำอธิบายดังกล่าวข้างต้นนั้น หนี้ที่มีความสำคัญจะต้องเป็นหนี้ประธานทั้งสองฝ่าย หรือเป็นหนี้อุปกรณ์ทั้งสองฝ่าย จะอ้างการไม่ชำระหนี้อุปกรณ์เพื่อปฏิเสธการชำระหนี้ประธาน ไม่ได้

อย่างไรก็ตาม คู่สัญญาฝ่ายใดที่ประสงค์จะไม่ยอมชำระหนี้ประธานของฝ่ายตน โดยจะ อ้างการไม่ชำระหนี้อุปกรณ์ของอีกฝ่ายหนึ่งนั้นก็สามารถกระทำได้เช่นเดียวกัน โดยวิธีการสร้างหนี้ อุปกรณ์ซึ่งเป็นข้อสัญญาธรรมดาให้เป็นข้อสัญญาที่มีเงื่อนไข ซึ่งสัญญาสมัยใหม่มักจะทำกันอยู่ใน รูปเงื่อนไขทั่วไป รวมทั้งสัญญาประกันภัยด้วย ผลของสัญญาที่มีเงื่อนไขนี้ หากพิจารณาให้ดีแล้ว คือ ข้อยกเว้นความรับผิดชอบของคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งนั่นเอง กล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือ คู่สัญญาฝ่ายหนึ่ง จะไม่ยอมชำระหนี้ประธานของฝ่ายตนจนกว่าคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งจะปฏิบัติตามข้อสัญญาที่มี เงื่อนไข (หนี้อุปกรณ์) จนครบถ้วนแล้วโดยไม่คำนึงว่าคู่สัญญาฝ่ายที่ต้องปฏิบัติตามข้อสัญญาที่มี เงื่อนไขนั้นได้ชำระหนี้ประธานให้แก่ฝ่ายตนแล้วหรือไม่ กล่าวคือ เสมือนกับว่าคู่สัญญาฝ่ายหนึ่ง ต้องชำระหนี้ประธานสองครั้ง และอีกฝ่ายหนึ่งชำระหนี้ประธานครั้งเดียว เช่น ตามคำพิพากษาฎีกา ที่ 1002/2501 ดังกล่าวข้างต้นจะเห็นว่าข้อสัญญาที่ว่า “ผู้เอาประกันภัยสัญญาว่าถ้าเกิดวินาศภัยขึ้น ตนจะบอกให้ผู้รับประกันภัยทราบโดยไม่ชักช้า” เป็นเพียงหนี้อุปกรณ์ธรรมดาเท่านั้นจึงทำให้ผู้รับ ประกันภัยไม่สามารถยกขึ้นเป็นข้อต่อสู้ว่า เมื่อผู้เอาประกันภัยไม่ชำระหนี้ (ผิดสัญญา) ในส่วนนี้ ตนไม่ต้องชำระค่าสินไหมทดแทนซึ่งเป็นหนี้ประธาน แต่หากเปลี่ยนข้อสัญญาเสียใหม่เป็นว่า “ผู้เอาประกันภัยสัญญาว่าถ้าเกิดวินาศภัยขึ้น ตนจะต้องบอกให้ผู้รับประกันภัยทราบโดยไม่ชักช้า

<sup>109</sup> จีดี เศรษฐบุตร ข เล่มเดิม. หน้า 329-333.

มีฉะนั้นผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทน” จะเห็นว่าข้อสัญญาซึ่งเป็นหนี้อุปกรณ์นั้น ได้เปลี่ยนสถานะเป็นข้อสัญญาที่เป็นเงื่อนไขไปแล้ว ทำให้ผู้รับประกันภัยยกขึ้นเป็นข้อต่อสู้ไม่ต้องชำระค่าสินไหมทดแทนอันเป็นหนี้ประธานได้ รูปแบบนี้ก็คือ ข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยนั่นเอง

### 3.3.3.2 เงื่อนไข

คำว่า “เงื่อนไข” นี้มีปรากฏอยู่ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์อยู่เหมือนกันดังที่ปรากฏอยู่ในหมวด 4 เงื่อนไขและเงื่อนไขเวลา

มาตรา 182 บัญญัติว่า “ข้อความใดอันบังคับไว้ให้นิติกรรมเป็นผลหรือสิ้นผลเมื่อเหตุการณ์อันไม่แน่นอนว่าจะเกิดขึ้นหรือไม่ในอนาคต ข้อความนั้นเรียกว่าเงื่อนไข”

มาตรา 183 บัญญัติว่า “นิติกรรมใดมีเงื่อนไขบังคับก่อนนิติกรรมนั้นย่อมเป็นผลเมื่อเงื่อนไขนั้นสำเร็จแล้ว

นิติกรรมใดมีเงื่อนไขบังคับหลัง นิติกรรมนั้นย่อมสิ้นผลในเมื่อเงื่อนไขนั้นสำเร็จแล้ว

ถ้าคู่กรณีแห่งนิติกรรมได้แสดงเจตนาไว้ด้วยกันว่า ความสำเร็จแห่งเงื่อนไขนั้นให้มีผลย้อนหลังไปถึงเวลาใดเวลาหนึ่งก่อนสำเร็จ ก็ให้เป็นไปตามเจตนาเช่นนั้น”

เมื่อพิจารณาตามมาตราทั้งสองจะเห็นว่า

1. สิ่งที่จะเป็นเงื่อนไขในนิติกรรมได้นั้นจะต้องเป็นเหตุการณ์อันไม่แน่นอนว่าจะเกิดขึ้นหรือไม่ในอนาคต

2. มีการกล่าวถึงคำว่า “เงื่อนไขบังคับก่อน” กับ “เงื่อนไขบังคับหลัง”

ปัญหาที่เกิดขึ้นก็คือว่า เงื่อนไขทั้งสองดังกล่าวนี้เป็นเงื่อนไขในประเภทใด เมื่อเทียบกับเงื่อนไขตามหลักสัญญาของระบบกฎหมายจารีตประเพณีระหว่าง เงื่อนไขที่อาศัยเหตุการณ์อย่างใดอย่างหนึ่งในอนาคตอันไม่แน่นอน กับ เงื่อนไขที่เป็นคำมั่นสัญญา

เมื่อพิจารณาแล้วเห็นว่าเงื่อนไขบังคับก่อนและเงื่อนไขบังคับหลังตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้นเป็นเงื่อนไขประเภทเงื่อนไขที่อาศัยเหตุการณ์อย่างใดอย่างหนึ่งในอนาคตอันไม่แน่นอนไม่ใช่ เงื่อนไขที่เป็นคำมั่นสัญญาแต่อย่างใด

### 3.3.3.3 เงื่อนไขในสัญญาประกันภัยของไทยซึ่งปรากฏอยู่ในกรมธรรม์

ปัญหาที่ตามมาก็คือว่า ในกรมธรรม์ประกันภัยเองก็มีการกล่าวถึงคำว่าเงื่อนไขบังคับก่อนไว้เช่นเดียวกัน โดยเราแปลมาจากคำว่าเงื่อนไขบังคับก่อนซึ่งตามคำรากเกี่ยวกับประกันภัยของระบบกฎหมายจารีตประเพณีจะใช้กันมาก

ฐานะของเงื่อนไขดังกล่าวนี้ เมื่อนำมาปรับใช้กับกฎหมายไทยแล้วเป็นเพียง เงื่อนไขที่เป็นคำมั่นสัญญาหรือข้อสัญญาที่มีเงื่อนไข หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือหนี้อุปกรณ์ที่มีเงื่อนไขเท่านั้น

ดังนั้นเห็นว่า การแปลถ้อยคำเหล่านี้ น่าจะหลีกเลี่ยงการแปลให้ซ้ำกับคำที่กฎหมายใช้อยู่ เพราะจะเห็นว่าตามมาตรา 182 โดยเฉพาะคำว่า “เงื่อนไขบังคับก่อน” ในกรมธรรม์ประกันภัยก็ใช้คำว่า “เงื่อนไขบังคับก่อน” เหมือนกัน แต่ผลบังคับตามกฎหมายนั้นแตกต่างกันอย่างสิ้นเชิง ซึ่งอาจทำให้เกิดความไขว้เขวในการบังคับใช้กฎหมายได้ทั้งๆ ที่ในกรมธรรม์ประกันภัยนั้นแปลว่า “เงื่อนไขบังคับก่อน” ไม่ได้ เพราะมาจากคำว่าเงื่อนไขบังคับก่อนรับผิดชอบ

#### 3.3.3.4 ข้อสัญญาที่ปรากฏอยู่ในกรมธรรม์ประกันภัย

กรมธรรม์ประกันภัยเป็นหลักฐานของสัญญาประกันภัย ที่ผู้รับประกันภัยจะต้องออกให้แก่ผู้เอาประกันภัย และกรมธรรม์ประกันภัยนั้นต้องมีเนื้อความตามสัญญาประกันภัยด้วย (มาตรา 867) ดังนั้น ถือได้ว่า ข้อสัญญาในกรมธรรม์ประกันภัยนั้นเป็นข้อสัญญาของสัญญาประกันภัยด้วย

กรมธรรม์ประกันภัยนั้น เกือบทั้งหมด โดยเฉพาะกรมธรรม์ประกันวินาศภัยได้คัดลอกรูปแบบและถ้อยคำมาจากกรมธรรม์ประกันภัยของต่างประเทศ โดยเฉพาะของประเทศที่ใช้กฎหมายจารีตประเพณี เช่น อังกฤษ สหรัฐอเมริกา เป็นต้น ดังนั้น ข้อสัญญาต่างๆ ที่ปรากฏอยู่ในกรมธรรม์นั้น (รวมทั้งเอกสารอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องด้วย) จะเป็นรูปแบบของประเทศนั้นๆ โดยจะเห็นว่าจะมีทั้งคำว่าเงื่อนไขและข้อรับรอง อันเป็นแบบฉบับของกฎหมายจารีตประเพณีปรากฏอยู่ตลอดเวลา

1. เงื่อนไขส่วนใหญ่จะเป็นเรื่องของเงื่อนไขทั่วไป ซึ่งเน้นเรื่องของหน้าที่ต่างๆ ที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องปฏิบัติ

2. ข้อรับรอง ส่วนใหญ่จะปรากฏอยู่ในกรมธรรม์ประกันอัคคีภัย ซึ่งมีเป็นจำนวนมาก ข้อรับรองที่ว่ามี โครงสร้างที่แตกต่างกันไป บ้างก็เป็นโครงสร้างที่เป็นเงื่อนไข โดยถ้อยคำนั้นระบุไว้โดยชัดแจ้งว่าเป็นเงื่อนไขแต่ใช้หัวข้อว่าข้อรับรอง บ้างก็เป็นข้อห้ามมิให้กระทำการสิ่งใดๆ (หนีละเว้นกระทำการ) บ้างก็เป็นข้อจำกัดการเสี่ยงภัย หรือข้อจำกัดความรับผิดชอบ เป็นต้น เช่น

##### 1) ข้อรับรองข้อที่ 1 โกงดังไซโลหรือคลังสินค้าขายส่ง

ผู้เอาประกันภัยรับรองว่า ในระหว่างที่กรมธรรม์นี้มีผลบังคับภายในบริเวณสิ่งปลูกสร้างใช้เป็นโกดังไซโลหรือคลังสินค้าขายส่งที่เอาประกันภัยตามกรมธรรม์นี้ไม่ใช่เป็นที่อยู่อาศัย ไม่มีการหุงต้ม ไม่มีการประกอบ การขายปลีก หรือการผลิตใดๆ

##### 2) ข้อรับรองข้อที่ 53 โต้ะบิลเลียด

เป็นที่ตกลงกันว่ากรมธรรม์ฉบับนี้ ไม่รับผิดชอบสำหรับความวินาศภัยหรือความเสียหายต่อโต้ะบิลเลียดอันเกิดจากกันบูหรือ หรือสิ่งเผาไหม้อื่นๆ ตกหล่นลงไปในบิลเลียด

### 3) ข้อรับรอง 58 ข้อรับรองสำหรับระบบพรมน้ำดับเพลิงอัตโนมัติ

เพื่อให้ได้รับส่วนลดเบี้ยประกันภัยสำหรับอุปกรณ์ดับเพลิง ผู้เอาประกันภัยรับรองว่า ในระหว่างที่กรมธรรม์นี้มีผลบังคับ สถานที่เอาประกันภัยได้มีการติดตั้งระบบพรมน้ำดับเพลิงอัตโนมัติที่ได้รับมาตรฐานสากลหรือออกแบบและควบคุมการติดตั้ง โดยผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุม ตั้งแต่ประเภทสามัญวิศวกรขึ้นไป และได้รับการดูแลรักษาให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน โดยมีปริมาณน้ำในถังเก็บสำรองให้เพียงพอตลอดเวลาเพื่อพร้อมในการดับเพลิง

บริษัทจะไม่รับผิดชอบตามกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ เว้นแต่ผู้เอาประกันภัยได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขในข้อรับรองข้างต้นแล้ว

3. นอกจากเงื่อนไขและข้อรับรองแล้ว ข้อสัญญาในกรมธรรม์ประกันภัยก็เป็นเรื่องที่กำหนดภัยที่รับเสี่ยง (ความคุ้มครอง) หรือ ข้อยกเว้น และข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัย

#### 3.3.3.5 ผลบังคับทางกฎหมายกับข้อสัญญาของสัญญาประกันภัย

ตามที่กล่าวมาแล้วว่า หน้าที่ประธานของสัญญาประกันภัย คือ เบี้ยประกันภัยและค่าสินไหมทดแทน ส่วนข้อสัญญาต่างๆ ที่ปรากฏในกรมธรรม์ประกันภัยนั้น เป็นหน้าที่อุปกรณ์ทั้งสิ้น ผลในทางกฎหมายของไทยของข้อสัญญาเหล่านั้น โดยทั่วไปไม่แตกต่างจากสัญญาอื่นๆ แต่อย่างไร ซึ่งต่างจากกฎหมายของประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายจารีตประเพณี

ผลตามกฎหมายไทยก็คือหากเป็นข้อสัญญาธรรมดาแล้ว หากผู้เอาประกันภัยไม่ปฏิบัติตามข้อสัญญา หรือที่เรียกว่าผิดสัญญา ผู้รับประกันภัยไม่สามารถยกขึ้นเป็นข้อต่อสู้ในการที่จะปฏิเสธการชดเชยค่าสินไหมทดแทนได้ แต่เรียกเอาค่าเสียหายหรือลดค่าสินไหมทดแทนลงเท่านั้น ส่วนข้อสัญญาใดจะเป็นเงื่อนไขแห่งสัญญาหรือไม่จะต้องตกลงกันหรือเขียนให้ชัดเจน มิฉะนั้นกรณีเป็นที่สงสัยต้องตีให้เป็นประโยชน์แก่ผู้เอาประกันภัย โดยไม่ถือว่าเป็นเงื่อนไข ผู้รับประกันภัยจะปฏิเสธความรับผิดไม่ได้ (คำพิพากษาฎีกาที่ 2179/2526)<sup>110</sup>

สำหรับ ข้อสัญญาที่เป็นเงื่อนไขในกรมธรรม์ประกันภัยนี้ ท่านศาสตราจารย์จิติ ดิงศภัทย์ เรียกว่า เงื่อนไขแห่งความรับผิดของผู้รับประกันภัย<sup>111</sup> และท่านได้อธิบายเพิ่มเติมว่า “เงื่อนไขชนิดนี้ไม่ใช่เงื่อนไขตามความหมายของมาตรา 145 (182 ใหม่) แต่เป็นข้อสัญญาที่กำหนดไว้เพื่อให้ผู้เอาประกันภัยต้องปฏิบัติเป็นการชำระหนี้อย่างหนึ่ง ก่อนที่ผู้รับประกันภัยจะต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเท่านั้น ไม่มีผลถึงกับให้สัญญาประกันภัยไม่เกิดผลหรือสิ้นผลตั้งเงื่อนไขในมาตรา 142 (182 ใหม่)

<sup>110</sup> จิติ ดิงศภัทย์ ข เล่มเดิม. หน้า 74.

<sup>111</sup> แหล่งเดิม. หน้า 72.

เงื่อนไขเช่นนี้เป็นเงื่อนไขแห่งความรับผิดชอบตามนิติกรรมไม่ใช่เงื่อนไขแห่งการเกิดผลหรือการสิ้นสุดของนิติกรรมตามมาตรา 182 (145 เดิม)”

ส่วนข้อสัญญาที่มีชื่อเรียกว่า “ข้อรับรอง” นั้นคงจะไปบังคับให้เหมือนกับกฎหมายหลักการประกันภัยของประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายจารีตประเพณีไม่ได้ คงมีสถานะเป็นเพียงข้อสัญญาธรรมดาข้อหนึ่งเท่านั้น เว้นแต่ว่าข้อความในข้อรับรองนั้นจะเขียนไว้เป็นเงื่อนไขอย่างชัดแจ้ง

อย่างไรก็ดี ศาลฎีกาเคยตัดสินไว้เหมือนกันว่า ข้อรับรองเป็นเงื่อนไขประเภทหนึ่งซึ่งคดีนี้เป็นคดีการประกันภัยขนส่งทางทะเล คำพิพากษาศาลฎีกาดังกล่าวนั้นคือคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 7350/2537 วินิจฉัยว่า “สัญญาประกันภัยทางทะเลตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 868 ให้บังคับตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายทะเลแต่กฎหมายทะเลของประเทศไทยยังไม่มีทั้งจารีตประเพณีก็ไม่ปรากฏจึงต้องวินิจฉัยคดีตามหลักกฎหมายทั่วไป กรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลทำขึ้นเป็นภาษาอังกฤษ จึงควรถือกฎหมายว่าด้วยการประกันภัยทางทะเลของประเทศไทยเป็นกฎหมายทั่วไปเพื่อเทียบเคียงวินิจฉัย

เงื่อนไขในกรมธรรม์ประกันภัยมีข้อความเป็นการรับรองของผู้เอาประกันภัยว่าเรือพิพาทจะได้รับการตรวจสอบสภาพ และจะปฏิบัติตามคำแนะนำภายใน 30 วัน นับแต่วันเริ่มคุ้มครอง จึงเป็นคำมั่นสัญญาของผู้เอาประกันภัยที่จะต้องปฏิบัติโดยเคร่งครัดตามพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 ของอังกฤษ มาตรา 33 เมื่อเรือพิพาทเกิดอุบัติเหตุอัปปางซึ่งจะเกิดจากการที่ผู้เอาประกันภัยไม่ปฏิบัติตามการรับรองหรือไม่ก็ตาม การที่ผู้เอาประกันภัยฝ่าฝืนการรับรองผู้รับประกันภัย ย่อมปฏิเสธความรับผิดชอบตามกรมธรรม์ประกันภัยได้”<sup>112</sup>

สำหรับคำพิพากษาศาลฎีกาดังกล่าวนั้นจะนำเอาผลทางกฎหมายของการรับรองของประเทศอังกฤษมาใช้กับผลของการรับรองตามสัญญาประกันภัยต่างๆ ไปไม่ได้ เพราะคดีนี้ศาลอ้างอิงเอากฎหมายของประเทศอังกฤษมาใช้เพื่อตัดสินคดีประกันภัยทางทะเลซึ่งมีลักษณะพิเศษเฉพาะด้วยเพราะตามกฎหมายประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 บัญญัติไว้ชัดแจ้งในมาตรา 33 (3) ข้อรับรองเป็นเงื่อนไขที่จะต้องได้รับการปฏิบัติโดยเคร่งครัด<sup>113</sup>

<sup>112</sup> ประภาศน์ อวยชัย. เล่มเดิม. หน้า 307.

<sup>113</sup> Section 33 (Nature of Warranty)

(1) A warranty, in the following sections relating to warranties, mean a promissory warranty, that is to say, a warranty by which the assured undertakes that some particular thing shall or shall not be done, or that some condition shall be fulfilled, or whereby he affirms or negatives the existence of a particular state of facts.

### 3.4 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับสัญญากรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์

ตามเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยได้มีการแบ่งการรับประกันภัยออกเป็นหมวดๆ ตามลักษณะความคุ้มครอง เช่น การรับประกันภัยค่าจูนหรือการคุ้มครองความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก การรับประกันภัยต่อทรัพย์สินหรือการคุ้มครองความเสียหายต่อรถยนต์ เป็นต้น ซึ่งมีกฎหมายเฉพาะเข้ามาควบคุมข้อสัญญาในเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยในแต่ละหมวดหรือความคุ้มครอง รวมทั้งมีกฎหมายอื่นเข้าเกี่ยวข้องด้วย

#### 3.4.1 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

3.4.1.1 การรับประกันภัยค่าจูน ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ได้ให้ความหมายของการรับประกันภัยค่าจูนไว้ในมาตรา 887 วรรคหนึ่ง ซึ่งได้บัญญัติว่า “อันว่าประกันภัยค่าจูนนั้น คือ สัญญาประกันภัยตกลงว่าจะใช้สินไหมทดแทนในนามของผู้เอาประกันภัยเพื่อความวินาศภัยอันเกิดขึ้นแก่บุคคลอีกคนหนึ่ง และซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบ” การรับประกันภัยค่าจูน คือ การที่ผู้รับประกันภัยได้ให้คำรับรองแก่ผู้เอาประกันภัยว่า หากผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบตามกฎหมายที่จะต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกเมื่อใด ผู้รับประกันภัยขอรับรองว่าจะเป็นผู้ใช้ให้กับบุคคลภายนอกแทนผู้เอาประกันภัยในนามผู้เอาประกันภัย เหตุที่กฎหมายบัญญัติว่าใช้ให้ในนามของผู้เอาประกันภัยก็เพื่อให้หนี้ของผู้เอาประกันภัยระงับสิ้นไป โดยบุคคลภายนอกไม่อาจปฏิเสธการรับชำระหนี้ของผู้รับประกันภัยได้

3.4.1.2 อายุความประกันภัย ในกรณีที่บุคคลภายนอกฟ้องให้ผู้รับประกันภัยค่าจูนรับผิดชอบค่าสินไหมทดแทนหรือกรณีที่ผู้เอาประกันภัยเรียกค่าประกันภัยคืนหรือผู้รับประกันภัยเรียกค่าเบี้ยประกันภัยคืน ตามกรมธรรม์ประกันภัยตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 882 ได้บัญญัติว่า “ในการเรียกให้ใช้ค่าสินไหมทดแทน ท่านห้ามมิให้ฟ้องคดีเมื่อพ้นกำหนดสองปีนับแต่วันวินาศภัย”

ในการเรียกให้ใช้หรือให้คืนเบี้ยประกันภัย ท่านห้ามมิให้ฟ้องคดีเมื่อพ้นเวลาสองปีนับแต่วันซึ่งสิทธิจะเรียกให้ใช้หรือคืนเบี้ยประกันภัยถึงกำหนด” ดังนั้น บุคคลภายนอก ผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัยต้องฟ้องภายใน 2 ปี นับแต่วันเกิดวินาศภัยหรือนับแต่วันที่สิทธิถึงกำหนด

(2) A warranty may be express or implied.

(3) A warranty, as above defined, is a condition which must be exactly complied with, whether it be material to risk or not, If it be not so complied with, then, subject to any express provision in the policy, the insurer is discharged from liability as from the date of the breach of warranty but without prejudice to any liability incurred by him before that date.

ถ้าการเรียกค่าสินไหมทดแทนตามเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ที่ไม่ใช่กรณีตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 882 ให้นำหลักกฎหมายตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 193/30 ซึ่งได้บัญญัติว่า “อายุความนั้น ถ้าประมวลกฎหมายนี้หรือกฎหมายอื่นมิได้บัญญัติไว้โดยเฉพาะ ให้มีกำหนดสิบปี” มาใช้บังคับแทน

3.4.1.3 การตกเป็นผู้ผิดนัด ในกรณีที่บุคคลใดจงใจและประมาทเลินเล่อทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมายให้เขาเสียหายถึงแก่ชีวิต ร่างกาย อนามัย เสรีภาพ ทรัพย์สิน หรือสิทธิ ให้ถือว่าบุคคลนั้นกระทำความผิด โดยตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 206 ได้บัญญัติว่า “ในกรณีนี้อันเกิดแต่มูลละเมิด ลูกหนี้ได้ชื่อว่าผิดนัดมาแต่เวลาที่ทำความผิด” จึงถือว่าผู้กระทำความผิดตกเป็นผู้ผิดนัดแต่เวลาที่ทำความผิดแล้ว แต่ในกรณีที่หนี้ถึงกำหนดชำระแล้ว ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 204 ได้บัญญัติว่า “ถ้าหนี้ถึงกำหนดชำระแล้ว และภายหลังแต่นั้นเจ้าหนี้ได้ให้คำเตือนลูกหนี้แล้ว ลูกหนี้ยังไม่ชำระหนี้ไซ้ ลูกหนี้ได้ชื่อว่าผิดนัดเพราะเขาเตือนแล้ว

ถ้าได้กำหนดเวลาชำระหนี้ไว้ตามวันเวลาแห่งปฏิทิน และลูกหนีมิได้ชำระหนี้ตามกำหนดไซ้ ท่านว่า ลูกหนี้ตกเป็นผู้ผิดนัดโดยมีพักต้องเตือนเลย วิธีเดียวกันนี้ท่านให้ใช้บังคับแก่กรณีที่ต้องบอกกล่าวล่วงหน้าก่อนการชำระหนี้ ซึ่งได้กำหนดเวลาลงไว้ อาจคำนวณนับได้โดยปฏิทินนับแต่วันที่ได้ออกกล่าว”

### 3.4.2 กฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก

เนื่องจากการคมนาคมและขนส่งทางบกในประเทศไทยได้เจริญก้าวหน้า ขยายตัวไปทั่วประเทศและเชื่อมโยงไปยังประเทศใกล้เคียงและจำนวนยานพาหนะในท้องถนนและทางหลวงได้ทวีจำนวนขึ้นเป็นลำดับ จึงได้ตราพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เพื่อมาควบคุมการใช้นยานพาหนะทางบกเพื่อความเป็นระเบียบและเหมาะสมกับสภาพการจราจรและจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น และเพื่อความปลอดภัยแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชน

ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้บัญญัติห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถเพื่อเป็นมาตรการความปลอดภัยในการขับรถ ดังต่อไปนี้

มาตรา 43 “ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถ

- (1) ในขณะที่อ่อนความสามารถในอันที่จะขับ
- (2) ในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น
- (3) ในลักษณะกีดขวางการจราจร
- (4) โดยประมาทหรือน่าหวาดเสียวอันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน
- (5) ในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดาหรือไม่อาจแลเห็นทางด้านหน้าหรือด้านหลัง ด้านใดด้านหนึ่งหรือทั้งสองด้านได้พอแก่ความปลอดภัย

(6) คร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถเว้นแต่เมื่อเปลี่ยนช่องเดินรถ เลี้ยวรถ หรือกลับรถ

(7) บนทางเท้า โดยไม่มีเหตุอันสมควรเว้นแต่รถลากเข็นสำหรับทารก คนป่วย หรือ คนพิการ

(8) โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น

ข้อห้ามสำหรับผู้ขับขี่ทั้ง 8 ข้อ ตามที่บัญญัติในมาตรา 43 นี้ เป็นมาตรการเพื่อความปลอดภัยในการขับรถ

การห้ามขับรถในขณะที่หย่อนความสามารถในอันที่จะขับ หมายถึง การขับรถในขณะที่ร่างกายไม่สมบูรณ์มีอาการอ่อนเพลีย ซึ่งอาจจะเนื่องมาจากการเจ็บไข้ได้ป่วย หรือพักผ่อนไม่เพียงพอ การฝืนขับรถไป อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ ทั้งนี้ เพราะในขณะที่ร่างกายไม่สมบูรณ์หรือมีอาการอ่อนเพลียนั้น มันเชื่อมโยงถึงอาการรับรู้ทางสมองทางประสาทด้วยการตัดสินใจไม่ฉับไวเพียงพอ เมื่อมีเหตุจำเป็นต้องตัดสินใจก็ไม่สามารถที่จะทำได้ดีเท่าคนที่ร่างกายสมบูรณ์

การรับประทานยาที่มีผลข้างเคียงซึ่งทำให้เกิดอาการอ่อนเพลียและง่วงนอนก็เป็นเหตุหนึ่งที่ทำให้หย่อนความสามารถในการขับรถ ยาแก้ไอ แก้หวัดส่วนมากมีผลข้างเคียงทำให้เกิดอาการซึมและง่วงนอน ไม่ควรอย่างยิ่งที่จะฝืนขับรถ ยาบางชนิดที่มีผลข้างเคียงทำให้เกิดอาการซึมหรือมึนงง จึงมีคำแนะนำไม่ให้ขับรถภายหลังที่รับประทานยานั้น

การเสพยา หรือของมึนเมาอย่างอื่น มีผลกระทบต่อจิตประสาทที่ทำให้ไม่สามารถบังคับรถได้ดังคนปกติ อันตรายและอุบัติเหตุที่เกิดจากคนขับรถ โดยเมาสุรามีนมากพอกับคนขับรถที่กินยาบ้า จึงต้องมีบทบัญญัติห้ามไว้ตามมาตรา 43 (2)

การขับรถในลักษณะกีดขวางการจราจรนั้นมักจะเกิดจากพวกขับรถประเภทรถบรรทุก และรถบรรทุกคนโดยสาร ซึ่งส่วนมากจะเกิดตามทางหลวงในต่างจังหวัด โดยพวกเขาจะขับตามกันมาเป็นแนวยาวเต็มทางจนรถที่แล่นมาข้างหลังไม่สามารถแซงขึ้นไปได้ รถที่แล่นสวนมาก็ไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ ต้องหลบเข้าขอบถนน บางครั้งต้องหลบลงไปข้างทาง

การขับขี่รถโดยประมาทหรือนำพวาคเสี้ยว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน เป็นฐานความผิดที่พนักงานสอบสวนมักจะใช้กับผู้ขับขี่ที่ขับรถไปก่อให้เกิดอุบัติเหตุในทางขึ้น ถ้าความผิดที่เกิดไม่ชัดเจนที่จะเป็นความผิดในข้อหาหรือฐานความผิดอื่น ก็จะปรับเข้าเป็นความผิดในฐานนี้ได้

การขับขี่รถคร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถ โดยที่ผู้ขับขี่มิได้จะเปลี่ยนช่องเดินรถ เลี้ยวรถ หรือกลับรถนั้น มิให้เห็นกันอยู่โดยทั่วไปซึ่งเป็นเรื่องที่ก่อความรำคาญให้แก่ผู้ขับขี่รถคันอื่นที่กำลังใช้ทางเดินรถนั้นเป็นอันมากเพราะไม่ทราบว่าคุณขับขี่รถคันดังกล่าวนี้ จะขับรถไป

ในทิศทางใด และการกระทำเช่นนี้ ก็อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้โดยง่ายด้วยกฎหมายจึงต้องบัญญัติห้ามไว้

การขับขีรถนั้นไปบนทางเท้าก็เช่นกัน อาจจะทำให้เกิดอันตรายต่อคนเดินเท้าได้

ส่วนการขับขีรถโดยไม่คำนึงความปลอดภัย หรือความเดือดร้อนของผู้อื่นนั้น เป็นบทบัญญัติที่ห้ามไว้กลางๆ เพื่อให้ผู้ขับขีรถขับรถโดยใช้ความระมัดระวัง และไม่ทำให้ผู้อื่นได้รับความเสียหายหรือเดือดร้อน

มาตรา 43 ทวิ ได้บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ขับขีรถเสพยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษหรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ทั้งนี้ตามที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการมีอำนาจจัดให้มีการตรวจสอบผู้ขับขีรถบางประเภทตามที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษาว่า ได้เสพยาเสพติดให้โทษหรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตหรือประสาทตามวรรคหนึ่งหรือไม่ และหากผลการตรวจสอบในเบื้องต้นปรากฏว่าผู้ขับขีรถนั้นไม่ได้เสพก็ให้ผู้ขับขีรถนั้นขับรถต่อไปได้

ในกรณีที่ผู้ขับขีรถตามวรรคสองไม่ยอมให้ตรวจสอบให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการมีอำนาจกักตัวผู้นั้นไว้ เพื่อดำเนินการตรวจสอบได้ภายในระยะเวลาเท่าที่จำเป็นแห่งกรณีเพื่อให้การตรวจสอบเสร็จสิ้นไปโดยเร็ว และเมื่อผู้นั้นยอมรับการตรวจสอบแล้ว หากผลการตรวจสอบในเบื้องต้นปรากฏว่าไม่ได้เสพ ก็ให้ปล่อยตัวไปทันที

การตรวจสอบตามมาตรานี้ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง”

ตามมาตรา 43 ทวิ ได้กำหนดห้ามมิให้ผู้ขับขีรถเสพยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษหรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท เช่น การเสพเมทแอมเฟตามีนแล้วปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ขับขีรถยนต์ในทางสาธารณะอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ เป็นผลให้บุคคลอื่นได้รับบาดเจ็บล้มตายซึ่งเป็นการสูญเสียทางเศรษฐกิจและสังคม นับได้ว่าเป็นภัยอันตรายที่ร้ายแรงปรากฏให้เห็นเป็นประจำในสังคมปัจจุบัน การลงโทษสถานหนักโดยให้จำคุกเป็นมาตรการหนึ่งในการป้องกันและปราบปรามเหตุยังมิให้มีการกระทำความผิดเช่นนี้อีก จึงไม่สมควรรอการลงโทษจำคุกให้จำเลย

### 3.5 มาตรการในการควบคุมการกระทำข้อสัญญาในกรรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์

หลักเสรีภาพในการทำนิติกรรมดังกล่าวนี้เป็นพื้นฐานที่สำคัญของการทำนิติกรรม ซึ่งรวมอยู่กับหลักอิสระในการทำนิติกรรมเพราะเข้ามามีบทบาทอยู่เสมอ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องการกำหนดองค์ประกอบต่างๆ ของนิติกรรมอาทิ เช่นเสรีภาพในการกำหนดเนื้อหาของนิติกรรมหรือผลของการกำหนดผลนิติกรรม

เสรีภาพมีฐานะเป็นหลักกฎหมายทั่วไป การที่เราใช้หลักเสรีภาพก่อนแม้ในเรื่องนั้นจะมีบทบัญญัติของกฎหมายบัญญัติไว้ เมื่อตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 4 บัญญัติไว้ว่า “กฎหมายนั้นต้องใช้ในบรรดากรณีนี้ซึ่งต้องด้วยบทบัญญัติใดๆ แห่งกฎหมายตามตัวอักษร หรือตามความมุ่งหมายของบทบัญญัตินั้น” เมื่อไม่มีบทกฎหมายที่จะแยกมาปรับคดีได้ ให้วินิจฉัยตามจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่น ถ้าไม่มีจารีตประเพณีเช่นนั้น ให้วินิจฉัยคดีอาศัยเทียบบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่ง และถ้าบทกฎหมายเช่นนั้นก็ไม่มีด้วย ให้วินิจฉัยตามหลักกฎหมายทั่วไป

เมื่อได้พิจารณาบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์แล้วจึงสามารถเห็นว่าได้มีการบัญญัตินำหลักเสรีภาพมาบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 151 บัญญัติว่า “การใดเป็นการอันแตกต่างกับบทบัญญัติของกฎหมาย ถ้ามิใช่กฎหมายอันเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน การนั้นไม่เป็นโมฆะ” จากบทบัญญัตินี้ดังกล่าวหมายความว่า นิติกรรมใดก็ตาม เมื่อทำแล้วแตกต่างกับกฎหมายบัญญัติไว้มีผลสมบูรณ์ เว้นแต่นิติกรรมทำนั้นได้แตกต่างจากบทบัญญัติแห่งกฎหมายอันดีเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชนนิติกรรมนั้นก็จะเป็นไม่สมบูรณ์ คือ ตกเป็นโมฆะไป

นิติกรรมที่ “แตกต่าง” จากบทบัญญัติของกฎหมายที่มีนั้น มีมาตรา 151 นั้นมิได้ระบุว่าเป็นส่วนใด ย่อมหมายความว่า ผู้ทำนิติกรรมย่อมสามารถทำนิติกรรม แตกต่างจากกฎหมายได้ไม่ว่าส่วนใดๆ เช่นไม่ว่าจะเป็นเรื่ององค์ประกอบของนิติกรรม คือ เรื่อง บุคคล วัตถุที่ประสงค์ แบบเจตนา ย่อมใช้หลักอิสระในทางนิติกรรม และหลักเสรีภาพ ในการทำนิติกรรมได้ แต่หลักดังกล่าวมีกรอบหรือขอบเขตที่ไม่อาจก้าวล่วงได้ เช่น กรอบของวัตถุประสงค์เป็นการพ้นวิสัยการนั้นเป็นโมฆะ

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 152 ได้บัญญัติว่า “การใดมิได้ทำให้ถูกต้องตามแบบที่กำหนดนั้นเป็นโมฆะ” เงื่อนไขกรรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ เป็นข้อตกลงระหว่างผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัย แต่เนื่องจากผู้รับประกันภัยมีฐานะสูงกว่าผู้เอาประกันภัย มีอำนาจต่อรองได้มากกว่า ผู้เอาประกันภัยจึงอาจถูกเอาเปรียบได้ ซึ่งหากปล่อยให้ผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัยทำนิติกรรมสัญญาตามกรรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์กันเอง อาจมีผลกระทบต่อสังคม และเศรษฐกิจของประเทศได้ ด้วยเหตุผลดังกล่าวรัฐจึงต้องหน่วยงานหรือตัวแทนของรัฐ

เข้าไปควบคุมการทำนิติกรรมสัญญากรรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ เพื่อให้ความเป็นธรรมทั้งสองฝ่าย และจะไม่กระทบกระเทือนต่อสังคมและเศรษฐกิจของประเทศ

### 3.5.1 การควบคุมการทำสัญญาในกรรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ของประเทศไทย

สัญญาประกันภัยนั้น เป็นสัญญาที่คู่สัญญามีฐานะไม่เท่าเทียมกัน จึงอาจมีการเอาเปรียบจากผู้รับประกันภัย ด้วยเหตุดังกล่าวจึงต้องมีกฎหมายเข้ามาควบคุมการทำสัญญาประกันภัย

#### 3.5.1.1 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เป็นหลักกฎหมายที่ได้บัญญัติเรื่องการทำนิติกรรมสัญญาและเอกเทศสัญญาไว้ซึ่งเป็นสำคัญทั่วไปที่คู่สัญญาจะต้องปฏิบัติตามเพื่อให้เกิดความเป็นธรรมขึ้น มีหลักดังนี้

##### 1) หลักสุจริต

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 5 ได้บัญญัติว่า “ในการใช้สิทธิแห่งตน ก็ดีในการชำระหนี้ก็ดี บุคคลทุกคนต้องกระทำโดยสุจริต”

บทบัญญัตินี้เป็นหลักทั่วไปของกฎหมายในเรื่องการทำสัญญาของบุคคลที่คู่สัญญาทั้งสองจะต้องยึดถือความซื่อสัตย์ การไว้วางใจ ไม่เอารัดเอาเปรียบขึ้น หรือไม่สร้างภาระให้แก่คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งเกินสมควรในการชำระหนี้ เช่น ให้ลูกหนี้รับภาระชำระหนี้มากเกินไป (ค่าปรับดอกเบี้ย) การปฏิบัติชำระหนี้โดยตรงต่อเจ้าหนี้ (มาตรา 208) เจ้าหนี้ปฏิเสธการชำระหนี้ถือว่าผิดนัดชำระ (มาตรา 207) ลูกหนี้จะต้องดูแลทรัพย์สินเหมือนเช่นวิญญูชน (มาตรา 223 วรรคสอง) เป็นต้น

การใช้สิทธิโดยสุจริตแบ่งออกเป็น 2 กรณี คือ<sup>114</sup>

(1) การใช้สิทธิโดยสุจริตเฉพาะเรื่อง หมายถึง ความไม่รู้ข้อเท็จจริงเกี่ยวกับความสัมพันธ์ของคู่กรณีที่เกี่ยวข้องกับความรู้เท่าไม่ถึงการณ์ เช่น การรับโอนทรัพย์สินไว้โดยไม่ทราบข้อเท็จจริงอย่างใดอย่างหนึ่ง

การใช้สิทธิโดยสุจริตเฉพาะเรื่องนี้ ได้มีบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทยหลายมาตราด้วยกัน เช่น มาตรา 155 มาตรา 412 มาตรา 905 มาตรา 916 มาตรา 1299 มาตรา 1300 มาตรา 1311 มาตรา 1312 มาตรา 1329 มาตรา 1330 มาตรา 1331 มาตรา 1332 เป็นต้น

(2) การใช้สิทธิโดยสุจริตทั่วไป ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 5 บัญญัติว่า “ในการใช้สิทธิแห่งตนก็ดี ในการชำระหนี้ก็ดี ท่านว่าบุคคลทุกคนต้องกระทำโดยสุจริต” คำว่า “สุจริต” ในมาตรา 5 นี้มีความหมายกว้างกว่าในกรณีความสุจริตเฉพาะเรื่อง โดยหมายถึง “ความซื่อสัตย์และความไว้วางใจ” ซึ่งบุคคลจะต้องมีต่อกันในกรณีต่างๆ บทบัญญัติในมาตรานี้เป็น

<sup>114</sup> ฉรุพงษ์ โปณกะบุตร. (2544). *หลักกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ (ส่วนที่ 3)*. หน้า 17-18.

“บทครอบจักรวาล” ที่ทำหน้าที่เป็นมาตรฐานควบคุมความประพฤติของบุคคลที่มีต่อกันในทางกฎหมาย เป็นการกำหนดให้บุคคลต้องประพฤติปฏิบัติต่อกันด้วยความซื่อสัตย์และความไว้วางใจ การกระทำใดที่เป็นปฏิปักษ์ต่อความซื่อสัตย์และความไว้วางใจย่อมถือว่าเป็นการกระทำที่ไม่สุจริต ซึ่งศาลจะไม่รับรองและไม่รับบังคับให้

#### 2) หลักการตีความการแสดงเจตนาและการตีความสัญญา

นอกเหนือจากความสุจริตในการพิจารณาสัญญาแล้ว ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ยังไม่ได้มีบัญญัติหลักเกณฑ์การพิจารณาตีความ สัญญาเรื่องการแสดงเจตนาไว้อีกส่วนหนึ่ง ในมาตรา 171 บัญญัติว่า “ในการตีความแสดงเจตนารมณ์ให้ฟังเสียงถึงเจตนาอันแท้จริงยิ่งกว่าถ้อยคำสำนวนหรือตัวอักษร”

มาตรา 368 บัญญัติว่า “สัญญานี้ท่านให้ตีความไปตามความประสงค์ในทางสุจริตโดยวิเคราะห์ปกติประเพณีด้วย”

#### 3) หลักความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน

ดังเห็นได้จากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 150 ได้บัญญัติว่า “การใดมีวัตถุประสงค์เป็นการขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน การนั้นเป็นโมฆะ” การใช้หลักดังกล่าวสำหรับศาลไทยยังมีปัญหาอยู่ เนื่องจากศาลยังยึดมั่นอยู่กับหลักความศักดิ์สิทธิ์ของการแสดงเจตนาและหลักเสรีภาพของการแสดงเจตนา ดังนั้น แม้ข้อสัญญาจะกำหนดให้คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งอยู่ในฐานะที่เสียเปรียบคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง แต่เมื่อข้อตกลงดังกล่าวเกิดจากความสมัครใจของคู่สัญญาเอง จึงไม่เกี่ยวกับสังคมส่วนรวม ศาลจึงตัดสินใจว่าข้อสัญญาดังกล่าวใช้บังคับได้ มีผลผูกพันคู่สัญญาไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน<sup>115</sup>

#### 4) หลักการตีความสัญญาให้เป็นคุณแก่ผู้ต้องเสียเปรียบในมูลหนี้

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 11 ได้บัญญัติว่า “ในกรณีมีข้อสงสัยให้ตีความไปในทางที่เป็นคุณแก่ลูกหนี้ ฝ่ายซึ่งจะต้องเป็นผู้เสียในมูลหนี้” เนื่องจากในสัญญาที่เป็นสัญญาสำเร็จรูปข้อสัญญาจะมีลักษณะกว้างหรือไม่ชัดเจนแน่นอน หรือเคลือบคลุม เพื่อให้สามารถบังคับใช้แก่คู่สัญญาได้ในทุกกรณีทุกสภาพ ดังนั้น กฎหมายจึงให้ศาลเป็นผู้ใช้ดุลยพินิจข้อสัญญานั้นให้ยึดประโยชน์แก่คู่สัญญาที่เป็นฝ่ายเสียเปรียบ คือ ผู้บริโภคซึ่งไม่ได้เป็นฝ่ายยกวางสัญญานั้นๆ หลักนี้เรียกว่า “Contra Proferentem Rule” ได้รับอิทธิพลมาจาก มาตรา 1162 ของประมวลกฎหมาย

<sup>115</sup> แหล่งเดิม. หน้า 20.

แฟงฝรั่งเศส<sup>116</sup> ศาลฝรั่งเศสได้ใช้บทบัญญัติดังกล่าวเป็นเครื่องมือในการตีความข้อกำหนดในสัญญาให้เป็นปฏิปักษ์แก่ผู้ที่ทำกำหนดข้อสัญญานั้นๆ ขึ้น ไม่ว่าจะอยู่ในฐานะลูกหนี้หรือเจ้าหนี้ก็ตาม โดยการใช้ประกอบกับหลักสุจริตในมาตรา 1134 ด้วย ในปัจจุบันศาลไทยมักใช้หลักดังกล่าว ในการตีความสัญญาประกันภัย ดังนี้ ถ้ากำหนดในสัญญาประกันภัยเป็นที่สงสัยต้องตีความให้เป็นประโยชน์แก่ผู้เอาประกันภัยโดยผู้รับประกันภัยจะนำเอาเงื่อนไขของกรมธรรม์ตลอดจนข้อยกเว้น ความรับผิดชอบตามกรมธรรม์ประกันภัยมาปฏิเสธความรับผิดชอบตามเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยไม่ได้ (คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2179/2526)<sup>117</sup>

### 3.5.1.2 กฎหมายว่าด้วยคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย

ปัจจุบันการประกอบธุรกิจประกันภัยได้พัฒนาขึ้นอย่างรวดเร็ว รูปแบบการประกันภัย มีความหลากหลาย มีเงินหมุนเวียนในธุรกิจนี้หลายหมื่นล้านบาทในแต่ละปี และผู้เอาประกันภัย ได้เพิ่มจำนวนขึ้นเป็นอย่างมาก การประกอบธุรกิจประกันภัยจึงมีลักษณะเป็นธุรกรรมทางการเงิน ประเภทหนึ่งซึ่งมีผลกระทบโดยตรงต่อเศรษฐกิจและการเงินของประเทศและต่อผู้เอาประกันภัย ซึ่งเป็นผู้บริโภค รัฐจึงได้จัดตั้งองค์กรอิสระ คือ สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย ตามมาตรา 17<sup>118</sup> เพื่อเข้ามากำกับดูแลการประกอบธุรกิจประกันภัยให้ เป็นไปตามหลักวิชาการด้านการประกันภัยและการคุ้มครองสิทธิของผู้เอาประกันภัยเป็นการเฉพาะ โดยสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยจะเป็นผู้กำกับดูแล ธุรกิจประกันภัยทั้งหมดรวมทั้งตรวจสอบข้อความ แบบ เอกสารแนบท้าย ข้อสัญญาในกรมธรรม์ ประกันภัยรถยนต์ด้วย

### 3.5.1.3 กฎหมายว่าด้วยประกันวินาศภัย

พระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 ก็เป็นกฎหมายฉบับหนึ่งที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับสัญญาประกันภัยและกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์โดยตรง ซึ่งเนื้อหาของพระราชบัญญัติ ฉบับนี้มุ่งเน้นที่จะควบคุมธุรกิจประกันวินาศภัย เพื่อมิให้เกิดปัญหาต่อเศรษฐกิจ และสังคม ของ ประเทศ เหมือนกับพระราชบัญญัติประกันชีวิต พ.ศ. 2535 ซึ่งเน้นการควบคุมดูแลธุรกิจประกันชีวิต

<sup>116</sup> ประมวลกฎหมายฝรั่งเศส มาตรา 1162 บัญญัติว่า “ในกรณีมีข้อสงสัยให้ตีความข้อตกลงเป็นโทษแก่ ฝ่ายเรียกร้องในมูลหนี้และเป็นคุณแก่ผู้ที่ต้องปฏิบัติในมูลหนี้.”

<sup>117</sup> ฉัฐพงศ์ โปณกะบุตร. (2544). เล่มเดิม. หน้า 21.

<sup>118</sup> พระราชบัญญัติคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย พ.ศ. 2550 มาตรา 17 ได้บัญญัติว่า “...ให้จัดตั้งสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยขึ้นเป็น หน่วยงานของรัฐที่ไม่เป็นส่วนราชการและไม่เป็นรัฐวิสาหกิจ

สำนักงานมีฐานะเป็นนิติบุคคล...”

โดยพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 ได้แบ่งหมวดต่างๆ ออกเป็น 6 หมวด นอกเหนือจาก คำจำกัดความ คือ หมวด 1. บริษัท หมวด 2. การควบคุมบริษัท หมวด 3. การเพิกถอนใบอนุญาต ประกอบธุรกิจประกันวินาศภัย หมวด 4. ตัวแทนประกันวินาศภัย และนายหน้าประกันวินาศภัย หมวด 5. กองทุนเพื่อการพัฒนาธุรกิจประกันวินาศภัย และหมวด 6. บทกำหนดโทษ

หากพิจารณาถึง คำจำกัดความตามที่พระราชบัญญัติฉบับนี้ที่ได้ให้ไว้มีข้อแตกต่างจาก กฎหมายอื่นอยู่บ้าง เช่น คำว่า “วินาศภัย” ตามพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 มาตรา 4<sup>119</sup> หมายความว่า “ความเสียหายใดๆ บรรดาที่พึงประมาณเป็นเงินได้ และหมายความรวมถึงความ สูญเสียในสิทธิ ผลประโยชน์ หรือรายได้ด้วย” สังเกตได้ว่าแตกต่างกับคำจำกัดความของคำว่า “วินาศภัย” ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 869 ซึ่งตามพระราชบัญญัติประกันวินาศ ภัยได้ให้ความหมายของคำว่า “วินาศภัย” ไว้กว้างและชัดเจนกว่าประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 869 เพราะตามพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 มีส่วนขยายเพิ่มให้รวมถึงความ สูญเสียในสิทธิ ผลประโยชน์ หรือรายได้ด้วย เพื่อเป็นการชี้ชัดว่าการประกันภัยประเภทธุรกิจ หยุคชะงักหรือการประกันสิทธิการเช่าสามารถเอาประกันภัย และถือเป็นวินาศภัยอย่างหนึ่งตาม พระราชบัญญัติฉบับนี้

หมวด 1. บริษัท ตามคำจำกัดความตามพระราชบัญญัติวินาศภัย พ.ศ. 2535 มาตรา 4 “บริษัท” หมายความว่าบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด ที่ได้รับใบอนุญาตประกอบธุรกิจ ประกันวินาศภัย ตามพระราชบัญญัตินี้ และหมายความรวมถึงสาขาของบริษัทประกันวินาศภัย ต่างประเทศที่ได้รับใบอนุญาตประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยในราชอาณาจักรตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย หากพิจารณาประกอบกับมาตรา 6<sup>120</sup> ภายใต้อันบังคับ มาตรา 7<sup>121</sup> การประกอบธุรกิจประกัน วินาศภัยจะกระทำได้เมื่อได้จัดตั้งขึ้นในรูปบริษัทมหาชนจำกัดตามกฎหมายว่าด้วยบริษัทมหาชน จำกัด และ โดยได้รับใบอนุญาตประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยจากรัฐมนตรีโดยอนุมัติ

<sup>119</sup> พระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 มาตรา 4 “ในพระราชบัญญัตินี้ “วินาศภัย” หมายความว่า ความเสียหายอย่างใดๆ บรรดาที่พึงประมาณเป็นเงินได้ และหมายความรวมถึงความสูญเสียในสิทธิ ผลประโยชน์ หรือรายได้ด้วย.....”

<sup>120</sup> พระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 มาตรา 6 “การประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยจะกระทำ ได้เมื่อได้จัดตั้งขึ้นในรูปบริษัทมหาชนจำกัด ตามกฎหมายว่าด้วยบริษัทมหาชนจำกัด และ โดยได้รับใบอนุญาต ประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยจากรัฐมนตรีโดยอนุมัติคณะรัฐมนตรี.....”

<sup>121</sup> พระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 มาตรา 7 “บริษัทประกันวินาศภัยต่างประเทศจะตั้งสาขา ของบริษัทเพื่อประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยตามพระราชบัญญัตินี้ได้ก็ต่อเมื่อได้รับใบอนุญาตจากรัฐมนตรีโดย อนุมัติคณะรัฐมนตรี ในการนี้ รัฐมนตรีจะอนุญาตโดยมีเงื่อนไขก็ได้.....”

คณะรัฐมนตรี ดังนั้น นิติบุคคลที่สามารถรับประกันภัยได้จะต้องเป็นบริษัทมหาชนเท่านั้น โดยได้รับใบอนุญาตประกอบธุรกิจประกันวินาศภัย จากรัฐมนตรีโดยอนุมัติคณะรัฐมนตรี ซึ่งนิติบุคคลอื่นๆ ที่ไม่ได้รับอนุญาตหรือไม่มีใบอนุญาตก็ไม่สามารถประกอบธุรกิจรับประกันวินาศภัยได้

ดังนั้น โดยเนื้อหาของพระราชบัญญัตินี้ จึงมุ่งเป็นนิติบุคคลที่ประกอบธุรกิจรับประกันภัยเป็นหลัก เช่น นิติบุคคลใดสามารถประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยได้ และบริษัทที่ได้รับใบอนุญาตสามารถกระทำการ หรือห้ามกระทำการอย่างไร เช่น ตามพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 มาตรา 23 กำหนดให้บริษัทจัดสรรเงินสำรองดังนี้

1. เงินสำรองสำหรับเบี้ยประกันภัยที่ยังไม่ตกเป็นรายได้ของบริษัท
2. เงินสำรองสำหรับค่าสินไหมทดแทน และ
3. เงินสำรองเพื่อการอื่นตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

เพื่อเป็นการสร้างความมั่นใจให้แก่ผู้เอาประกันภัย ว่าหากเกิดความเสียหายต่อทรัพย์สินที่เอาประกันภัย บริษัทรับประกันภัยจะมีเงินเพียงพอ ในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน จึงจำเป็นต้องกำหนดให้บริษัทรับประกันภัยสำรองเงินต่างๆ ไว้ในกรณีที่จะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน หรือ คืนเบี้ยประกันภัยให้แก่ผู้เอาประกันภัย บริษัทรับประกันภัยก็สามารถกระทำได้ เพราะหากบริษัทรับประกันภัยไม่สามารถชดใช้ค่าสินไหมทดแทน หรือ คืนเบี้ยประกันภัยได้กรณีที่ต้องคืน เนื่องจากไม่มีเงินเพียงพอนั้น จะส่งผลกระทบต่อผู้เอาประกันภัย ซึ่งเป็นประชาชนจำนวนมาก

ตามที่กล่าวมาแล้วว่าพระราชบัญญัติฉบับนี้มุ่งเน้นจะควบคุมบริษัทรับประกันภัยเพื่อมิให้เกิดปัญหาต่อเศรษฐกิจ และสังคม เนื่องจากเป็นธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับประชาชนจำนวนมาก ดังนั้น บทบัญญัติส่วนมากจะกล่าวถึงการควบคุมการดำเนินธุรกิจของบริษัทรับประกันภัยเป็นหลัก ดังนั้น ในส่วนที่กล่าวถึงสัญญาประกันภัยและกรรมธรรม์ประกันภัย จึงมีอยู่น้อย ซึ่งสามารถพบในหมวด 2. เรื่อง การควบคุมบริษัท เช่น พระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 มาตรา 29 “กรรมธรรม์ประกันภัยที่บริษัทออกให้แก่ผู้เอาประกันภัยต้องเป็นไปตามแบบและข้อความที่นายทะเบียนได้ให้ความเห็นชอบ ทั้งนี้รวมทั้งเอกสารหรือแนบท้ายกรรมธรรม์ประกันภัยด้วย

แบบและข้อความที่นายทะเบียนได้ให้ความเห็นชอบไว้แล้วตามวรรคหนึ่ง เมื่อนายทะเบียนเห็นสมควรหรือเมื่อบริษัทร้องขอ นายทะเบียนจะส่งให้แก่ไขเปลี่ยนแปลงเพิ่มเติม หรือยกเลิกแบบหรือข้อความนั้นบางส่วนหรือทั้งหมดก็ได้

ในกรณีที่บริษัทออกกรรมธรรม์ประกันภัยแตกต่างไปจากแบบหรือข้อความที่นายทะเบียนได้ให้ความเห็นชอบตามวรรคหนึ่งหรือวรรคสอง ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์ตามกรรมธรรม์มีสิทธิเลือกให้บริษัทต้องรับผิดชอบในการชำระหนี้ตามแบบกรรมธรรม์ประกันภัยหรือข้อความที่บริษัทออกให้นั้น หรือตามแบบหรือข้อความที่นายทะเบียนได้ให้ความเห็นชอบไว้แล้วก็ได้

และไม่ว่าผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์ตามกรมธรรม์ประกันภัยจะใช้สิทธิดังกล่าวนี้ประการใดหรือไม่ ย่อมไม่เป็นเหตุให้บริษัทพ้นความผิดที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้

ในกรณีที่บริษัทออกกรมธรรม์ประกันภัยโดยใช้แบบหรือข้อความที่นายทะเบียนมิได้ให้ความเห็นชอบตามวรรคหนึ่งหรือวรรคสอง ผู้เอาประกันภัยจะเลือกให้บริษัทต้องรับผิดชอบตามกรมธรรม์นั้น หรือจะบอกเลิกสัญญาประกันภัยนั้นเสียและให้บริษัทคืนเบี้ยประกันภัยทั้งสิ้นที่ได้ชำระไว้แล้วแก่บริษัทก็ได้ และไม่ว่าผู้เอาประกันภัยจะใช้สิทธิดังกล่าวนี้ประการใดหรือไม่ ย่อมไม่เป็นเหตุให้บริษัทพ้นความผิดที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้”

อาศัยมาตรา 29 แห่งพระราชบัญญัติประกันภัยวินาศภัย พ.ศ. 2535 ดังกล่าว เมื่อนายทะเบียน ซึ่งหมายถึง เลขาธิการคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย หรือผู้ซึ่งเลขาธิการคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยมอบหมาย<sup>122</sup> ได้ตรวจสอบและกำหนดแบบและข้อความของข้อสัญญาในเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์แล้ว จะออกเป็นคำสั่งนายทะเบียน ซึ่งถือว่าเป็นแบบและข้อสัญญาที่ได้รับความเห็นชอบจากนายทะเบียนแล้ว โดยปัจจุบันคือ คำสั่งนายทะเบียนที่ 22/2551 และแก้ไขเพิ่มเติมตามคำสั่งนายทะเบียนที่ 27/2554 ดังนั้น ก่อนที่บริษัทประกันภัยจะนำกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ออกเสนอขายหรือรับประกันภัยนั้น ต้องนำกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ดังกล่าวไปเสนอต่อนายทะเบียนตรวจสอบอีกครั้งว่ามีแบบหรือข้อความถูกต้องตรงตามคำสั่งนายทะเบียนหรือไม่ พร้อมกับเสนออัตราเบี้ยประกันภัยเพื่อให้นายทะเบียนพิจารณาตรวจสอบว่าเหมาะสมกับข้อสัญญาและความคุ้มครองของกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์หรือไม่ ตามพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 มาตรา 30<sup>123</sup> เมื่อนายทะเบียนได้ให้ความเห็นชอบแล้ว บริษัทประกันภัยจึงจะสามารถนำกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์และอัตราเบี้ยประกันภัยดังกล่าวไปใช้ในธุรกิจประกันภัยได้

หากบริษัทประกันภัยต้องการกำหนดแบบหรือข้อความนอกเหนือจากคำสั่งของนายทะเบียนแล้ว บริษัทประกันภัยจะต้องร้องขอและเสนอแบบและข้อความนั้นให้นายทะเบียน

<sup>122</sup> พระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้ “นายทะเบียน” หมายความว่า เลขาธิการคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยหรือผู้ซึ่งเลขาธิการคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยมอบหมาย.

<sup>123</sup> พระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 มาตรา 30 ได้บัญญัติว่า “...อัตราเบี้ยประกันภัยที่บริษัทกำหนดจะต้องได้รับความเห็นชอบจากนายทะเบียน

อัตราเบี้ยประกันภัยที่นายทะเบียนเห็นชอบไว้แล้ว เมื่อนายทะเบียนเห็นสมควรหรือเมื่อบริษัทร้องขอ นายทะเบียนจะสั่งให้เปลี่ยนอัตรานั้นเสียใหม่ก็ได้ การเปลี่ยนอัตราใหม่ไม่มีผลกระทบต่อกรมธรรม์ประกันภัยที่ได้กำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยที่นายทะเบียนได้ให้ความเห็นชอบไว้ก่อนแล้ว...”

พิจารณาก่อนว่าแบบและข้อความนั้นเป็นธรรมหรือขัดต่อกฎหมายหรือไม่ และเหมาะสมกับอัตรา เบี้ยประกันภัยที่บริษัทประกันภัยเสนอมาหรือไม่ ตามพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 มาตรา 29 วรรคสอง ประกอบมาตรา 30 วรรคสอง เมื่อได้รับความเห็นชอบจากนายทะเบียนแล้ว บริษัทประกันภัยจึงจะกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ดังกล่าวไปใช้ในธุรกิจประกันภัยได้ ซึ่งตาม พระราชบัญญัติดังกล่าวทำให้มีการควบคุมและตรวจสอบสัญญาและกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ ก่อนที่ออกใช้ในธุรกิจประกันภัย เพื่อมิให้เกิดปัญหาการเอาเปรียบผู้เอาประกันภัย หรือก่อให้เกิด การทุจริตในธุรกิจประกันภัย เนื่องจากการประกันภัยเป็นธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับประชาชนจำนวนมาก หากปล่อยให้บริษัทรับประกันภัย กำหนดข้อสัญญาในกรมธรรม์ประกันภัยมีลักษณะเอาเปรียบ ผู้เอาประกันภัยหรือสามารถทุจริตในการทำประกันภัย ก็กระทบต่อคนจำนวนมาก เพราะผู้เอา ประกันภัยจะเสียหาย หากกรมธรรม์ที่ถืออยู่มีข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม หรือการปล่อยให้บริษัท รับประกันภัยสามารถพิจารณาชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่กลุ่มหรือพวกของตนได้โดยสุจริต จะทำให้ประชาชนโดยทั่วไปเสียหาย เพราะการประกันภัยเป็นการกระจายความเสี่ยง ดังนั้น ประชาชนทั่วไปก็จะต้องมีส่วนในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนที่เกิดจากการทุจริตไปด้วย ดังนั้น สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) จึงมีหน้าที่ที่จะต้อง ตรวจสอบสัญญาประกันภัยหรือกรมธรรม์ประกันภัยตามที่บริษัทรับประกันภัยออกใช้ เพื่อให้เกิด ความเป็นธรรมแก่ประชาชนทั่วไป

ดังนั้นตาม มาตรา 29 กรมธรรม์ประกันภัยที่บริษัทรับประกันภัย ออกให้แก่ผู้เอา ประกันภัยนั้นต้องได้รับความเห็นชอบจากนายทะเบียน คือ เลขานุการคณะกรรมการกำกับและ ส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย หรือผู้ซึ่งเลขานุการคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการ ประกอบธุรกิจประกันภัย<sup>124</sup> จึงทำให้รัฐมีอำนาจในการควบคุมและตรวจสอบสัญญาและกรมธรรม์ ประกันภัย ที่ออกใช้ในธุรกิจประกันภัย เพื่อมิให้เกิดปัญหาการเอาเปรียบผู้เอาประกันภัย หรือ ก่อให้เกิดการทุจริตในธุรกิจประกันภัย เนื่องจากการประกันภัยเป็นธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับประชาชน จำนวนมาก หากปล่อยให้บริษัทรับประกันภัย กำหนดข้อสัญญาในกรมธรรม์ประกันภัยมีลักษณะ เอาเปรียบผู้เอาประกันภัยหรือสามารถทุจริตในการทำประกันภัย ก็กระทบต่อคนจำนวนมาก เพราะ ผู้เอาประกันภัยจะเสียหาย หากกรมธรรม์ที่ถืออยู่มีข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม หรือการปล่อยให้บริษัท รับประกันภัยสามารถพิจารณาชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่กลุ่มหรือพวกของตนได้โดยสุจริต

<sup>124</sup> พระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้ “นายทะเบียน” หมายความว่า เลขานุการคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยหรือผู้ซึ่งเลขานุการ คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยมอบหมาย.

จะทำให้ประชาชนโดยทั่วไปเสียหาย เพราะการประกันภัยเป็นการกระจายความเสี่ยง ดังนั้น ประชนทั่วไปก็จะต้องมีส่วนในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนที่เกิดจากการทุจริตไปด้วย เช่นเดียวกับธนาคาร หรือ บริษัทเงินทุน ที่มีการปล่อยกู้ให้แก่กลุ่มที่สนิทโดยผิดระเบียบ และเกิดความเสียหายต่อธนาคาร หรือ บริษัทเงินทุน ทำให้ประชาชนทั่วไปที่ฝากเงินได้รับความเสียหายไปด้วย ดังนั้น สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) จึงมีหน้าที่ที่จะต้องตรวจสอบสัญญาประกันภัยหรือกรมธรรม์ประกันภัยตามที่บริษัทรับประกันภัยออกใช้ เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ประชาชนทั่วไป แต่เป็นที่น่าเสียดายที่พระราชบัญญัติฉบับนี้มุ่งเน้นในเนื้อหาของกรมธรรม์ประกันภัยน้อยเกินไป ดังเห็นได้จากมีบทบัญญัติเพียงมาตราเดียวคือมาตรา 29 ที่กล่าวถึงอำนาจในการตรวจสอบ และควบคุมกรมธรรม์ประกันภัยของกรมการประกันภัย เพราะมาตราอื่นมุ่งเน้นในเรื่องการควบคุมฐานะการเงิน และความมั่นคงของบริษัทรับประกันภัยเป็นหลัก หากเกิดกรณีบริษัทรับประกันภัยเลิกกิจการหรือล้มละลาย ก็จะไม่ส่งผลกระทบต่อมากนัก ดังนั้นการตรวจสอบข้อสัญญาหรือสาระของสัญญาประกันภัย หรือกรมธรรม์ประกันภัยของกรมการประกันภัย จึงไม่มีหลักเกณฑ์มากหรือชัดเจนเหมือนคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคว่าด้วยสัญญา ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค (ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2541 ซึ่งคณะกรรมการว่าด้วยสัญญามีการกำหนดหลักเกณฑ์ต่างๆ ไว้ค่อนข้างชัดเจน ว่าลักษณะอย่างไรของสัญญาที่ถือว่าเป็นการเอาเปรียบผู้บริโภค

นอกจากนี้ยังได้มีการบัญญัติเกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนของบริษัทประกันภัยไว้ตามพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 มาตรา 36<sup>125</sup> การกำหนดห้ามมิให้บริษัทประกันภัยประวิงการจ่ายค่าสินไหมทดแทน หรือ การประวิงการคืนเบี้ยประกันภัยที่ต้องจ่ายหรือคืนแก่ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์โดยไม่มีเหตุผลอันสมควร หรือจ่ายหรือคืนไปโดยไม่สุจริต ซึ่งหลักเกณฑ์ต่างๆ ที่ถือว่าบริษัทประกันภัยวินาศภัยประวิงการจ่ายค่าสินไหมทดแทนหรือเบี้ยประกันภัยนั้น กำหนดไว้ในประกาศกระทรวงพาณิชย์ซึ่งมี 15 ลักษณะดังต่อไปนี้<sup>126</sup>

<sup>125</sup> พระราชบัญญัติประกันวินาศภัย มาตรา 36 “ห้ามมิให้บริษัทประวิงการจ่ายค่าสินไหมทดแทนหรือประวิงการคืนเบี้ยประกันภัยที่ต้องจ่ายคืนแก่ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์ โดยไม่มีเหตุอันควร หรือจ่ายหรือคืนไปโดยไม่สุจริต

การกระทำหรือการปฏิบัติใดๆ ของบริษัทที่จะถือว่าเป็นการฝ่าฝืนตามวรรคหนึ่งให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการและระยะเวลาที่รัฐมนตรีกำหนด.”

<sup>126</sup> ประกาศกระทรวงพาณิชย์ เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และระยะเวลาที่ถือว่าเป็นการประวิงการจ่ายค่าสินไหมทดแทน หรือประวิงการคืนเบี้ยประกันภัยของบริษัทประกันวินาศภัย. ประกาศ ณ วันที่ 27 กันยายน 2549. ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 123 ตอนพิเศษ 110 ง ลงวันที่ 13 ตุลาคม 2549.

(1) ในกรณีเกิดความเสียหายที่ได้รับความคุ้มครองตามสัญญาประกันภัยและคู่กรณีสามารถตกลงราคาความเสียหายเพื่อการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยแก่กันแล้ว บริษัทไม่ออกหลักฐานเป็นหนังสือลงลายมือชื่อผู้มีอำนาจกระทำการแทนบริษัท

ในกรณีการตกลงความเสียหายเป็นตัวแทนบริษัทไม่ระบุจำนวนเงินหรือไม่กำหนดวันรับเงินที่แน่นอนหรือกำหนดวันรับเงินกว่าสิบห้าวันนับแต่วันที่คู่กรณีได้ตกลงกัน

ในกรณีการตกลงความเสียหายเป็นอย่างอื่น บริษัทไม่ระบุไว้ให้ชัดเจนว่าเลือกกระทำการโดยวิธีใด ณ สถานที่แห่งใด ใช้ระยะเวลาดำเนินการเท่าใดหรือระยะเวลาดำเนินการที่เกินกว่าสิบห้าวันนับแต่วันที่คู่กรณีได้ตกลงกัน เว้นแต่จะมีเหตุอันควรและได้รับความยินยอมจากคู่กรณี

(2) ในกรณีการตกลงเพื่อชดใช้ราคาความเสียหายเป็นตัวแทนหรือการคืนเบี้ยประกันภัยที่ส่งจ่ายเป็นเช็คไม่ระบุชื่อผู้รับเงินที่ชัดเจนหรือเป็นเช็คลงวันที่ล่วงหน้าเกินกว่าระยะเวลา ตาม (1)

(3) ในกรณีการตกลงเพื่อชดใช้ราคาความเสียหายเป็นตัวแทนหรือการคืนเบี้ยประกันภัยที่ส่งจ่ายเป็นเช็ค และเช็คนั้นถูกระงับการชำระเงิน

(4) ในกรณีที่มีการตกลงหรือประนีประนอมยอมความเกี่ยวกับจำนวนค่าสินไหมทดแทนหรือจำนวนเบี้ยประกันภัยที่จะคืนกันตามสัญญาประกันภัยแล้ว และได้มีการทำเป็นสัญญาประนีประนอมยอมความต่อกันไม่ว่าสัญญานั้นจะจัดทำขึ้นในชั้นใดๆ ก็ตามเมื่อบริษัทไม่ปฏิบัติตามสัญญาประนีประนอมยอมความ

(5) บริษัทใดจงใจฝ่าฝืนข้อตกลงแห่งสัญญาประกันภัย หรือข้อกำหนดหรือกฎเกณฑ์ใดๆ ที่มีความชัดเจน ให้บริษัทมีหน้าที่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัย ผู้รับประโยชน์ หรือนุคคลผู้มีสิทธิเรียกร้องหรือได้รับความคุ้มครองตามสัญญาประกันภัย เช่น บริษัทมีหน้าที่ต้องสำรองค่าเสียหายเบื้องต้น สำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาลและค่าปลงศพ โดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความรับผิดชอบ เป็นต้น

(6) บริษัทใดละเลยไม่ดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใด ตามภาระแห่งหนี้อันเกิดจากสัญญาประกันภัยจนเป็นเหตุให้ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์หรือผู้ได้รับความเสียหาย จำเป็นต้องนำเรื่องร้องเรียนต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย ได้มีคำวินิจฉัยให้บริษัทชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามกรมธรรม์ประกันภัยหรือปฏิบัติตามข้อตกลงแห่งสัญญาหรือให้คืนเบี้ยประกันภัยตามแต่กรณีไปแล้ว บริษัทมิได้โต้แย้งหรือคัดค้านคำวินิจฉัยเป็นลายลักษณ์อักษรภายในกำหนดสิบห้าวันนับแต่วันที่บริษัทได้รับทราบคำวินิจฉัย และบริษัทไม่ปฏิบัติตามคำวินิจฉัย

(7) บริษัทใดละเลยไม่ดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใดตามภาระแห่งหนี้อันเกิดขึ้นจากสัญญาประกันภัย จนเป็นเหตุให้ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกันภัยหรือผู้ได้รับความเสียหายจำเป็นต้องนำเรื่องร้องเรียนต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยได้มีคำวินิจฉัยให้บริษัทชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามกรรมธรรม์ประกันภัยหรือปฏิบัติตามข้อตกลงแห่งสัญญาหรือให้คืนเบี้ยประกันภัยตามแก่กรณีไปแล้ว บริษัทไม่ปฏิบัติตามคำวินิจฉัย หากแต่บริษัทได้โต้แย้งหรือคัดค้านคำวินิจฉัยเป็นลายลักษณ์อักษร ภายในกำหนดสิบห้าวันนับแต่วันที่บริษัทได้รับทราบคำวินิจฉัย หากภายหลังได้มีการนำคดีสู่การพิจารณาในชั้นศาลและศาลได้คำพิพากษาให้บริษัทต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามกรรมธรรม์ประกันภัยหรือปฏิบัติตามข้อตกลงแห่งสัญญาหรือให้คืนเบี้ยประกันภัย เช่นที่สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยได้มีคำวินิจฉัยไป

(8) ในกรณีที่ศาลได้มีคำพิพากษาถึงที่สุดให้บริษัทต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามกรรมธรรม์ประกันภัยหรือปฏิบัติตามข้อตกลงแห่งสัญญาหรือให้คืนเบี้ยประกันภัยตามแก่กรณี บริษัทไม่ปฏิบัติตามคำพิพากษาของศาลจนพ้นระยะเวลาที่กำหนดไว้ในคำบังคับ

(9) ในกรณีที่อนุญาโตตุลาการมีคำชี้ขาดให้บริษัทต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามกรรมธรรม์ประกันภัยหรือปฏิบัติตามข้อตกลงแห่งสัญญาหรือให้คืนเบี้ยประกันภัย บริษัทไม่ปฏิบัติตามคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการจนพ้นระยะเวลาในคำชี้ขาด

ในกรณีที่อนุญาโตตุลาการมีคำชี้ขาดให้บริษัทต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามกรรมธรรม์ประกันภัยหรือปฏิบัติตามข้อตกลงแห่งสัญญาหรือให้คืนเบี้ยประกันภัย บริษัทไม่ปฏิบัติตามคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ และได้มีการยื่นคำร้องต่อศาลเพื่อคัดค้านคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ ภายในกำหนดระยะเวลาในคำชี้ขาด หากภายหลังศาลได้มีคำสั่งถึงที่สุดให้ยกคำร้องของบริษัทหรือศาลให้มีคำสั่งถึงที่สุดให้บริษัทปฏิบัติตามคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ

(10) ในกรณีที่บริษัทเลือกวิธีการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนด้วยการส่งซ่อม บริษัทไม่เร่งดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่เกิดความเสียหาย เว้นแต่มีเหตุอันควรและได้รับความยินยอมจากคู่กรณี

(11) ในกรณีที่บริษัทเลือกวิธีการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนด้วยการส่งซ่อมและบริษัทจะเป็นผู้จัดส่งอะไหล่ให้ผู้รับจ้างซ่อมหรือซ่อมที่บริษัทสั่งให้จัดการซ่อม แต่บริษัทไม่เร่งดำเนินการจัดส่งอะไหล่ให้แล้วเสร็จภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ผู้รับจ้างซ่อมหรือซ่อมได้บรรดยนต์และคำสั่งซ่อมจากบริษัท

(12) ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกันภัยหรือผู้ได้รับความคุ้มครองตามสัญญาประกันภัยไม่สามารถรับรถยนต์ที่ผู้รับจ้างซ่อมหรือผู้ซ่อมตามคำสั่งของบริษัทที่ซ่อมแล้วเสร็จได้ เพราะผู้รับจ้างซ่อมหรือผู้ซ่อมที่ทำการซ่อมตามคำสั่งของบริษัทนั้นใช้สิทธิยึดหน่วงรถยนต์ไว้ตามกฎหมาย เนื่องจากบริษัทไม่ชำระราคาค่าซ่อมหรือชำระราคาค่าซ่อมไม่ครบจำนวนตามที่ตกลงกับผู้รับจ้างซ่อมหรือผู้ซ่อม

(13) ในกรณีที่รถยนต์ที่เอาประกันภัยไว้สูญหาย และผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกันภัยได้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากบริษัทโดยได้ดำเนินการแจ้งความต่อพนักงานสอบสวนและพนักงานสอบสวนรับคำร้องทุกข์แล้ว และบริษัทไม่ดำเนินการชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้เสร็จสิ้นภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่บริษัทได้รับแจ้งจากผู้รับประกันภัยหรือผู้รับประกันภัย

(14) เมื่อมีการเลิกสัญญาประกันภัยวินาศภัย บริษัทไม่คืนเบี้ยประกันภัยให้แล้วเสร็จภายในกำหนดสิบห้าวันนับแต่วันที่กรมธรรม์ประกันภัยสิ้นสุดลง

(15) ในกรณีที่มิฉะนั้นตามสัญญาประกันภัยเกิดขึ้นและสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยได้รับการร้องเรียนว่าบริษัทไม่เร่งรัดตรวจสอบและประเมินความเสียหายให้เสร็จสิ้นภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่เกิดความสูญหายหรือเสียหาย เว้นแต่มีเหตุอันควรและบริษัทได้แจ้งถึงเหตุผลความจำเป็นนั้นให้ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกันภัยหรือผู้เสียหายได้ทราบแล้ว

หลักเกณฑ์ดังกล่าวข้างต้น มีขึ้นเพื่อมิให้บริษัทรับประกันภัยปฏิบัติต่อผู้เอาประกันภัยอย่างไม่เป็นธรรม เพราะผู้เอาประกันภัยอาจนำเรื่องเข้าร้องเรียนต่อดังนั้น สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) ซึ่งบริษัทรับประกันอาจถูกลงโทษตามกฎหมายได้

#### 3.5.1.4 กฎหมายว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม

พระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 เริ่มมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 15 พฤษภาคม พ.ศ. 2541 เป็นต้นไป แต่ไม่มีผลใช้บังคับแก่นิติกรรมหรือสัญญาที่ทำขึ้นก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากหลักกฎหมายเกี่ยวกับนิติกรรมหรือสัญญาที่ใช้บังคับอยู่ มีพื้นฐานมาจากเสรีภาพของบุคคลตามหลักของความศักดิ์สิทธิ์ของการแสดงเจตนา รัฐจะไม่เข้าแทรกแซง แม้ว่าคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งได้เปรียบคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง เว้นแต่จะเป็นการต้องห้ามชัดแจ้งโดยกฎหมายหรือขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน แต่ในปัจจุบันสภาพสังคมเปลี่ยนแปลงไป ทำให้ผู้ซึ่งมีอำนาจต่อรองทางเศรษฐกิจเหนือกว่าถือโอกาสอาศัยหลักดังกล่าวเอาเปรียบคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง ซึ่งมีอำนาจต่อรองทางเศรษฐกิจ

ด้อยกว่าอย่างมาก ซึ่งทำให้เกิดความไม่เป็นธรรม และไม่สงบสุขในสังคมสมควรที่รัฐจะกำหนดกรอบของ การใช้หลักความศักดิ์สิทธิ์การแสดงเจตนาของเสรีภาพของบุคคลเพื่อแก้ไขความไม่เป็นธรรมและความไม่สงบสุขในสังคมดังกล่าว โดยกำหนดแนวทางให้แก่ศาลเพื่อใช้ในการพิจารณาว่า ข้อสัญญาหรือข้อตกลงใดที่ไม่เป็นธรรมนี้มีผลใช้บังคับเท่าที่เป็นธรรมและพอสมควรแก่กรณี จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

นอกจากเหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัตินี้แล้ว โดยภาพรวม พระราชบัญญัติฉบับนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อวางกรอบของข้อสัญญาที่ผู้ประกอบการจะรู้ว่าควรกำหนดข้อสัญญาในลักษณะใดที่จะไม่เป็นการเอาเปรียบคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งจนเกินไปกว่าที่กฎหมายจะไม่ให้มีผลบังคับได้<sup>127</sup>

สำหรับสัญญาประกันภัยที่ใช้อยู่ในประเทศไทยนั้นในอดีตศาลฎีกาเองก็ได้วางหลักการวินิจฉัยไว้เป็นจำนวนมาก บางกรณีศาลฎีกาก็วินิจฉัยไปทำนองที่เอื้อประโยชน์และความยุติธรรมแก่ผู้เอาประกันภัย<sup>128</sup> แต่มีบ้างบางกรณีที่ศาลฎีกาได้วินิจฉัยไปตามข้อสัญญาในกรมธรรม์ อาจเป็นเพราะศาลฎีกาเห็นว่า ข้อสัญญาเหล่านั้น เป็นการแสดงเจตนาของคู่สัญญาเอง ซึ่งเป็นไปตามหลักความศักดิ์สิทธิ์ของเจตนา และหลักเสรีภาพในการทำสัญญา<sup>129</sup>

ดังนั้น หากพิจารณาตามพระราชบัญญัตินี้ได้กล่าวถึงคู่สัญญาประกันภัยไว้ในมาตรา 3 ของพระราชบัญญัตินี้ คือ ได้ให้คำนิยามของสัญญา ข้อสัญญา และบุคคลที่เกี่ยวข้องที่จะต้องถูกบังคับให้อยู่ภายใต้พระราชบัญญัตินี้ ได้แก่

1. ผู้บริโภคหมายความว่า ผู้เข้าทำสัญญาในฐานะ เช่น ผู้ซื้อ ผู้เช่า ผู้เช่าซื้อ ผู้กู้ ผู้เอาประกันภัย เป็นต้น แต่การเข้าทำสัญญานั้นต้องไม่ใช่เพื่อการค้าทรัพย์สิน บริการ หรือประโยชน์อื่นใด และยังหมายความรวมถึงผู้เข้าทำสัญญาในฐานะผู้ค้าประกันของผู้บริโภค (บุคคลผู้เข้าทำสัญญาดังบัญญัติอยู่ในวรรคนี้) ซึ่งมีได้กระทำการการค้าด้วย

2. ผู้ประกอบการกิจการค้าหรือวิชาชีพ หมายความว่า ผู้เข้าทำสัญญาในฐานะ เช่น ผู้ขาย ผู้ให้เช่า ผู้ให้เช่าซื้อ ผู้ให้กู้ ผู้รับประกันภัย เป็นต้น ทั้งนี้การเข้าทำสัญญานั้นต้องเป็นไปเพื่อการค้าทรัพย์สิน บริการ หรือประโยชน์อื่นใดนั้นเป็นทางการค้าปกติของตนด้วย

<sup>127</sup> คาราวพร ธีระวัฒน์. เล่มเดิม. หน้า 88.

<sup>128</sup> คำพิพากษาฎีกาที่ 2179/2526.

<sup>129</sup> คำพิพากษาฎีกาที่ 715/2475.

3. สัญญาสำเร็จรูป หมายความว่า สัญญาที่ทำเป็นลายลักษณ์อักษร โดยมีการกำหนดข้อสัญญาที่เป็นสาระสำคัญไว้ล่วงหน้า ไม่ว่าจะทำในรูปแบบใด ซึ่งคู่สัญญาฝ่ายหนึ่ง ฝ่ายใด นำมาใช้ในการประกอบกิจการของตน

จึงทำให้สัญญาประกันภัยตกอยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัติฉบับนี้ ดังนั้นหากเกิดกรณีพิพาทระหว่างผู้รับประกันภัยกับผู้เอาประกันภัยในปัญหาของข้อสัญญาทั้งที่ปรากฏอยู่ในกรมธรรม์หรือเอกสารอื่นใด ที่เกี่ยวข้องทั้งหลาย กฎหมายที่จะนำมาใช้บังคับก่อนประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ก็คือ พระราชบัญญัติฉบับนี้ ตามหลักการ ใช้กฎหมายที่ว่ากฎหมายพิเศษต้องนำมาใช้ก่อนกฎหมายที่เป็นหลักทั่วไป

ผลบังคับของพระราชบัญญัติฉบับนี้ที่มีต่อข้อสัญญา หรือสัญญาทั้ง 3 ประการดังกล่าวมาแล้วก็คือ การให้มีผลบังคับได้เพียงเท่าที่เป็นธรรมและพอสมควรแก่กรณีเท่านั้น

ลักษณะของข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรมตามพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540

สัญญาที่ไม่เป็นธรรมเกิดขึ้นเนื่องจากคู่สัญญาฝ่ายหนึ่ง ได้อาศัยความได้เปรียบกว่า จึงเกิดความไม่เท่าเทียมกัน ในระหว่างคู่สัญญาที่ฝ่ายหนึ่งมีอำนาจทางเศรษฐกิจ ความรู้ทางเทคโนโลยี ที่เหนือกว่าอีกฝ่ายหนึ่งเป็นอย่างมาก สัญญาจึงเกิดขึ้น โดยขาดอำนาจการต่อรองและเจรจาตกลงกัน อย่างแท้จริง<sup>130</sup>

การพิจารณาลักษณะของข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรมตามกฎหมายฉบับนี้ อาจพิจารณาได้เป็น 2 ส่วน ดังนี้

1) คู่สัญญาต้องเป็นบุคคลที่กฎหมายกำหนด

พระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 มาตรา 4 ดังที่บัญญัติใน มาตรา 4 วรรคแรกว่า “ข้อตกลงในสัญญาระหว่างผู้บริโภคกับผู้ประกอบธุรกิจการค้าหรือวิชาชีพ หรือสัญญาสำเร็จรูป หรือในสัญญาขายฝากที่ทำให้ผู้ประกอบธุรกิจการค้า หรือวิชาชีพ หรือผู้กำหนดสัญญาสำเร็จรูป หรือผู้ซื้อฝากได้เปรียบเทียบกับคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งเกินสมควรเป็นข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรมและให้มีผลบังคับได้เพียงเท่าที่เป็นธรรมและพอสมควรแก่กรณีเท่านั้น “บทบัญญัติในมาตรานี้ให้ใช้ได้เฉพาะในสัญญา 3 ประเภท คือ

<sup>130</sup> Beale H, Inequality of Bargain Power. (1982). “Journal Study 1986.” *Havard Law Review*, 6 (1). pp. 741-801.

(1) สัญญาระหว่างผู้บริโภครู้ ผู้ประกอบธุรกิจการค้า หรือวิชาชีพ (ไม่จำกัดว่าต้องเป็นสัญญาสำเร็จรูป)

(2) สัญญาสำเร็จรูป

(3) สัญญาขายฝาก ดังนั้น คู่สัญญาที่เป็นบุคคลตามที่กฎหมายกำหนด ได้แก่

ก. ผู้บริโภครู้กับผู้ประกอบธุรกิจการค้าหรือวิชาชีพ

ผู้บริโภครู้ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 มาตรา 3 ได้บัญญัติคำนิยาม “ผู้บริโภครู้” ไว้ หมายความว่า ผู้เข้าทำสัญญาในฐานะผู้ซื้อ ผู้เช่า ผู้เช่าซื้อ ผู้กู้ ผู้เอาประกันภัยหรือผู้เข้าทำสัญญาอื่นใดเพื่อให้ได้มาซึ่งทรัพย์สิน บริการ หรือประโยชน์อื่นใด โดยมีค่าตอบแทนทั้งนี้การเข้าทำสัญญานั้นต้องเป็นไปโดยมิใช่เพื่อการค้า ทรัพย์สินบริการหรือประโยชน์อื่นใดนั้น และให้ความหมายรวมถึงผู้เข้าทำสัญญาในฐานะผู้ค้าประกันของบุคคลดังกล่าวซึ่งมิได้กระทำเพื่อการค้าด้วย

คำนิยามนี้แม้จะให้ความหมายของผู้บริโภครู้ได้อย่างกว้างขวางแต่ก็ไม่รวมถึงบุคคลดังต่อไปนี้<sup>131</sup>

1) ผู้ขายสินค้าหรือบริการ เช่น ชาวไร่ ชาวนา ที่ทำสัญญาขายผลผลิตการเกษตรของตนให้แก่พ่อค้าคนกลาง

2) ผู้ซื้อสินค้าหรือบริการหรือประโยชน์อื่นใดเพื่อนำไปขายต่อหรือนำมาใช้เป็นวัตถุดิบในการผลิตสินค้าเพื่อขายต่อไปโดยตรง

3) ผู้ที่ได้สินค้าบริการหรือประโยชน์อื่นใดมาโดยไม่มีค่าตอบแทน

4) ผู้ที่ทำสัญญาในฐานะผู้ค้าประกันนี้ให้แก่ผู้บริโภครู้ โดยกระทำเป็นทางการค้าของตน

“ผู้ประกอบธุรกิจการค้าหรือวิชาชีพ” ตามนิยามศัพท์ในมาตรา 3 ให้ความหมายว่า “ผู้เข้าทำสัญญาในฐานะผู้ขาย ผู้ให้เช่า ผู้ให้กู้ ผู้รับประกันภัย หรือผู้เข้าทำสัญญาอื่นใดเพื่อจัดให้ซึ่งทรัพย์สิน บริการ หรือประโยชน์อื่นใด ทั้งนี้ การเข้าทำสัญญานั้นต้องเป็นไปเพื่อการค้าทรัพย์สิน บริการ หรือประโยชน์อื่นใด เป็นทางการค้าปกติของตน” จึงยังไม่ถือเป็นผู้ประกอบธุรกิจการค้าหรือวิชาชีพตามพระราชบัญญัตินี้ แม้คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งจะเป็นผู้บริโภครู้ก็ไม่ทำให้สัญญาที่ทำในกรณีนี้ ได้รับความคุ้มครองในฐานะที่เป็นสัญญาระหว่างผู้บริโภครู้กับผู้ประกอบธุรกิจการค้าหรือวิชาชีพ

<sup>131</sup> จรัญ ภักดีธนากุล. (2540). *สรุปสาระสำคัญของพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540*. หน้า 11-12.

ข. คู่สัญญาฝ่ายที่กำหนดสัญญาสำเร็จรูปกับฝ่ายที่มีได้เป็นผู้กำหนด

คู่สัญญาตามความหมายนี้มีได้จำกัดว่าจะต้องเป็นสัญญาระหว่างผู้บริโภคกับผู้ประกอบธุรกิจการค้าหรือวิชาชีพเท่านั้น แต่ให้ความสำคัญว่าจะต้องเป็นคู่สัญญาที่ทำสัญญากันขึ้นโดยใช้สัญญาสำเร็จเป็นสำคัญ

ค. ผู้ขายฝากกับผู้รับซื้อฝาก

คู่สัญญาขายฝากกับผู้รับซื้อฝากตามความหมายในบทบัญญัตินี้จะถือตามความหมายในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในมาตรา 491 ซึ่งได้บัญญัติว่า “อันว่าขายฝากนั้น คือสัญญาซื้อขายซึ่งกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินตกไปยังผู้ซื้อ โดยมีข้อตกลงกันว่าผู้ขายอาจไถ่ทรัพย์สินนั้นคืนได้” โดยมีได้จำกัดว่าจะต้องเป็นสัญญาระหว่าง ผู้บริโภคกับผู้ประกอบธุรกิจการค้าหรือวิชาชีพ เนื่องจากกฎหมายมีเจตนารมณ์ควบคุมกรณีการทำสัญญาขายฝาก โดยทั่วไปมิให้มีการกำหนดค่าสินไถ่ในจำนวนที่สูงเกินสมควร ซึ่งถือว่าการเอาเปรียบอย่างมาก

2) ลักษณะของข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม

พระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 มาตรา 4 วรรคแรก ได้บัญญัติว่า “ข้อตกลงในสัญญาระหว่างผู้บริโภคกับผู้ประกอบธุรกิจการค้า หรือวิชาชีพ หรือในสัญญาสำเร็จรูป หรือ ในสัญญาขายฝากที่ทำให้ผู้ประกอบธุรกิจการค้า หรือวิชาชีพ หรือผู้กำหนดสัญญาสำเร็จรูป หรือผู้ซื้อฝากได้เปรียบคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งเกินสมควร เป็นข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม และให้มีผลบังคับได้เพียงเท่าที่เป็นธรรมและพอสมควรแก่กรณีเท่านั้น” บทบัญญัติมาตรานี้ได้กำหนด หลักเกณฑ์ในการพิจารณาว่าข้อสัญญาใดๆ ที่จะถือว่าเป็นสัญญาที่ไม่เป็นธรรมหรือไม่ จะต้องพิจารณาจากลักษณะข้อสัญญานั้นๆ ว่าเป็นการได้เปรียบแก่คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งเกินสมควรหรือไม่ และในบทบัญญัติมาตราเดียวกันในวรรคสาม ได้บัญญัติขยายความหมายว่า “ข้อตกลงที่มีลักษณะหรือมีผลให้คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งปฏิบัติหรือรับภาระเกินกว่าวิญญูชนจะถึงคาดหมายได้ตามปกติ เป็นข้อตกลงที่อาจถือได้ว่าทำให้ได้เปรียบคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง” และได้มีบทบัญญัติกรณีตัวอย่างที่ถือว่าการได้เปรียบไว้ 9 กรณี อย่างไรก็ตามในการพิจารณาว่าข้อสัญญาเป็นการได้เปรียบแก่คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งแม้พิจารณาได้ตามหลักดังกล่าวแล้วแต่การจะเป็นกรณีได้เปรียบถึงขนาดที่ทำให้ไม่เป็นธรรมแก่คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งได้นั้นจะต้องเป็นกรณีที่ได้เปรียบเกินสมควรด้วยจึงจะถือได้ว่าเป็นข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม

ในการพิจารณาว่า ข้อสัญญาใดจะมีลักษณะเป็นการได้เปรียบคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งเกินสมควรจนถือว่าเป็นสัญญาที่ไม่เป็นธรรมได้นั้น อาจจัดแบ่งได้เป็น 5 ประการที่สำคัญดังนี้

1) ข้อตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิด

ลักษณะข้อยกเว้นหรือข้อจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบธุรกิจการค้าในสัญญาซึ่งจะถือเป็นข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรมแบ่งได้เป็น 3 กรณี ดังนี้<sup>132</sup>

กรณีที่หนึ่ง เป็นข้อยกเว้น หรือจำกัดความรับผิดที่เกิดจากการผิดสัญญา ซึ่งเป็นข้อกรณีตัวอย่างข้อตกลงที่ถือว่าได้เปรียบคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งตามที่ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 4 วรรคสาม (1) และเป็นไปตามหลักกฎหมายนิติกรรมสัญญาที่คู่สัญญาย่อมต้องรับผิดต่อคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง เช่น อาจถูกฟ้องบังคับให้ปฏิบัติให้ถูกต้องตามสัญญาให้ชดใช้ค่าเสียหายหรือให้ชำระดอกเบี้ยในกรณีของหนี้เงิน แต่หลักทั่วไปดังกล่าวมิใช่ข้อกฎหมายที่เกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน ดังนั้น คู่สัญญาจึงสามารถยกเว้น หรือจำกัดความรับผิดนั้นให้ผิดแผกแตกต่างไปจากบทบัญญัติแห่งกฎหมายดังกล่าวได้ ทั้งนี้กรณีที่มีกฎหมายห้ามไว้ชัดเจน หรือขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน ข้อตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดนี้จึงมีผลผูกพันและใช้บังคับได้ เว้นแต่จะถึงขนาดไปตกลงยกเว้นความรับผิดที่เกิดจากกลฉ้อฉลหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของตน จึงจะเป็น โฆษณาตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 373<sup>133</sup>

กรณีที่สอง เป็นกรณีข้อตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดในความชำรุดบกพร่องหรือการรอนสิทธิในทรัพย์สินที่ส่งมอบให้แก่ผู้บริโภคตามสัญญาระหว่างผู้บริโภคกับผู้ประกอบธุรกิจการค้าหรือวิชาชีพ ดังบัญญัติไว้ในมาตรา 6 ว่า “สัญญาระหว่างผู้บริโภคกับผู้ประกอบธุรกิจการค้าหรือวิชาชีพที่มีการชำระหนี้ด้วยการส่งมอบทรัพย์สินให้แก่ผู้บริโภคจะมีข้อตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบธุรกิจการค้าหรือวิชาชีพเพื่อความชำรุดบกพร่อง หรือเพื่อการรอนสิทธิไม่ได้ เว้นแต่ผู้บริโภคได้รับรู้ถึงความชำรุดบกพร่องหรือเหตุแห่งการรอนสิทธิอยู่แล้วในขณะที่ทำสัญญา ในกรณีนี้ให้ข้อตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดนั้นมีผลบังคับได้เพียงเท่าที่เป็นธรรมและพอสมควรแก่กรณีเท่านั้น”

กรณีที่สาม เป็นข้อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดเพื่อการละเมิด หรือผิดสัญญาในความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยของผู้อื่น ดังที่บัญญัติไว้ในมาตรา 8 ว่า “ข้อตกลง ประกาศ หรือคำแจ้งความที่ได้ทำไว้ล่วงหน้า เพื่อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดเพื่อละเมิดหรือผิดสัญญาในความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยของผู้อื่น อันเกิดจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาท

<sup>132</sup> แหล่งเดิม. หน้า 54.

<sup>133</sup> แหล่งเดิม. หน้า 19.

เงินเล่าของผู้ตกลง ผู้ประกาศ ผู้แจ้งความ หรือของบุคคลอื่นซึ่งผู้ตกลง ผู้ประกาศ หรือผู้แจ้งความ ต้องรับผิดชอบ จะนำมาอ้างเป็นข้อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดไม่ได้

ข้อตกลง ประกาศ หรือคำแจ้งความที่ได้ทำไว้ล่วงหน้าเพื่อยกเว้น หรือจำกัดความรับผิด ในกรณีอื่นนอกจากที่กล่าวในวรรคหนึ่ง ซึ่งไม่เป็นโมฆะ ให้มีผลบังคับได้เพียงเท่าที่เป็นธรรมและพอสมควรแก่กรณีเท่านั้น”

2) สัญญาที่มีข้อกำหนดให้คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งปฏิบัติตามสัญญาข้อหนึ่งข้อใดหรือไม่ปฏิบัติตามสัญญาในระยะเวลาที่ล่าช้าได้โดยไม่มีเหตุอันสมควร

ข้อตกลงให้สิทธิที่จะปฏิบัติ หรือ ไม่ปฏิบัติตามสัญญาข้อหนึ่งข้อใดหรือไม่ปฏิบัติตามสัญญาในระยะเวลาที่ล่าช้าได้ โดยไม่มีเหตุผลอันสมควรเป็นข้อตกลงที่มุ่งเอาเปรียบกัน โดยให้สิทธิพิเศษแก่คู่สัญญาฝ่ายที่มีอำนาจต่อรองเหนือกว่ามีสิทธิที่จะ ไม่ปฏิบัติตามพันธกรณีในสัญญาข้อหนึ่งข้อใดได้ โดยไม่มีเหตุอันสมควรกรณีหนึ่งกับข้อตกลงที่ให้สิทธิที่จะล่าช้า ในการปฏิบัติตามสัญญาได้โดยไม่มีเหตุผลอันสมควรอีกกรณีหนึ่ง

3) สัญญาที่ให้สิทธิเรียกร้อง ดอกเบี้ย หรือค่าปรับเกินสมควร

การใช้สิทธิเรียกร้อง ดอกเบี้ย หรือค่าปรับเกินสมควรพิจารณาได้จากข้อตกลงที่ถือว่า เป็นการเอาเปรียบคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งตามที่บัญญัติมาตรา 4 วรรคสาม (5) (6) (8) และ (9) ได้บัญญัติ ดังนี้<sup>134</sup>

(5) ข้อตกลงให้สิทธิคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งเรียกร้องหรือกำหนดให้อีกฝ่ายหนึ่งต้องรับภาระ เพิ่มขึ้นมากกว่าภาระที่เป็นอยู่ในเวลาทำสัญญา

(6) ข้อตกลงในสัญญาขายฝากที่ผู้ซื้อฝากกำหนดราคาสินไถ่สูงกว่าราคาขายบวกอัตรา ดอกเบี้ยเกินกว่าร้อยละสิบห้าต่อปี

(7) ข้อตกลงในข้อสัญญาบัตรเครดิตที่กำหนดให้ผู้บริโภค ต้องชำระดอกเบี้ย เบี้ยปรับ ค่าใช้จ่าย หรือประโยชน์อื่นใดสูงเกินกว่าที่ควรในกรณีที่ผิดนัดหรือที่เกี่ยวข้องกับการผิดนัดชำระหนี้

(8) ข้อตกลงที่กำหนดวิธีคิดดอกเบี้ยทบต้น ที่ทำให้ผู้บริโภคต้องรับภาระสูงเกินกว่าที่ควร

4) สัญญาที่จำกัดสิทธิในการประกอบวิชาชีพ

การจำกัดสิทธิในการประกอบวิชาชีพของคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งได้มีบัญญัติไว้ในมาตรา 5 ว่า “ข้อตกลงจำกัดสิทธิหรือเสรีภาพในการประกอบวิชาชีพการทำงาน หรือการทำนิติกรรมที่ เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจการค้าหรือวิชาชีพซึ่งไม่เป็นโมฆะ แต่เป็นข้อตกลงที่ทำให้ผู้ถูกจำกัด

<sup>134</sup> แหล่งเดิม. หน้า 28-33.

สิทธิหรือเสรีภาพต้องรับภาระมากกว่าที่จะพึงคาดหมายได้ตามปกติให้มีผลบังคับได้เพียงเท่าที่เป็นธรรม และพอสมควรแก่กรณีเท่านั้น

ในการวินิจฉัยว่าข้อตกลงความพรรคหนึ่งทำให้ผู้ถูกจำกัดสิทธิหรือเสรีภาพต้องรับภาระมากกว่าที่จะพึงคาดหมายได้หรือไม่ ให้พิจารณาถึงขอบเขตในด้านพื้นที่และระยะเวลาของการจำกัดสิทธิหรือเสรีภาพประกอบกับทาง ได้เสียทุกอย่างอันชอบด้วยกฎหมายของคู่สัญญา”

#### 5) สัญญาสำเร็จรูป

สัญญาสำเร็จรูปเป็นสัญญาประเภทหนึ่งในสามประเภทที่พระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 ในมาตรา 4 ได้บัญญัติให้อำนาจศาลจะใช้อำนาจตรวจสอบข้อสัญญาลักษณะข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรมในสัญญาประเภทดังกล่าวได้และในการพิจารณาว่าสัญญาใดจะมีลักษณะเป็นสัญญาสำเร็จรูปหรือไม่จะต้องพิจารณาจากคำนิยามของสัญญาสำเร็จรูปดังที่ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 3 ว่าหมายความว่า “สัญญาที่ทำเป็นลายลักษณ์อักษรโดยมีการกำหนดข้อสัญญาที่เป็นสาระสำคัญไว้ล่วงหน้า ไม่ว่าจะทำในรูปแบบใด ซึ่งคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดนำมาใช้ในการประกอบกิจการของตน” หรือแยกเป็นองค์ประกอบได้ 3 ประการ ดังนี้<sup>135</sup>

ก. ต้องเป็นสัญญาที่ทำเป็นลายลักษณ์อักษร ดังนั้น สัญญาที่ทำด้วยวาจา จึงไม่สามารถเป็นสัญญาสำเร็จรูปได้ แต่ถ้าสัญญานั้นได้ทำกันเป็นลายลักษณ์อักษรแล้ว แม้จะมีได้การลงลายมือชื่อของคู่สัญญากำกับไว้ก็มีข้อสำคัญ เช่น สัญญาที่ทำผ่านเครื่องโทรสารหรืออิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น ดังจะเห็นความข้อนี้ได้จากถ้อยคำในนิยามศัพท์ที่ว่า “ไม่ว่าจะทำในรูปแบบใด” ขยายความอยู่ด้วย

ข. ข้อสัญญาส่วนที่เป็นสาระสำคัญของสัญญาที่ทำเป็นลายลักษณ์อักษรจะต้องถูกกำหนดขึ้นไว้ล่วงหน้าก่อนการทำสัญญา ความเป็นสาระสำคัญของสัญญาน่าจะต้องพิจารณาจากลักษณะของสัญญานั้นโดยรวม ประกอบกับเจตนาของคู่สัญญาเป็นสำคัญ โดยอาจเทียบเคียงกับแนวการแบ่งข้อสัญญาออกเป็น “เงื่อนไข” กับ “ข้อรับรอง” ตามกฎหมายจารีตประเพณีซึ่งศาลฎีกาของไทยนำมาใช้เป็นหลักที่จะวินิจฉัยว่าเมื่อมีการผิดสัญญาข้อนั้นแล้ว คู่สัญญาฝ่ายตรงข้ามจะมีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้หรือไม่ หากข้อสัญญาที่มีการฝ่าฝืนนั้นเป็นข้อที่เป็นสาระสำคัญของสัญญา (เงื่อนไข) คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งก็มีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 387 แต่ข้อที่มีการฝ่าฝืนนั้นมิใช่ข้อที่เป็นสาระสำคัญ (ข้อรับรอง) คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งก็จะใช้เป็นเหตุบอกเลิกไม่ได้ คงได้แต่ฟ้องเรียกค่าเสียหาย จากฝ่ายที่ผิดสัญญาข้อนั้นเท่านั้น

<sup>135</sup> แหล่งเดิม, หน้า 14-16.

ค. ข้อสัญญาที่กำหนดไว้ล่วงหน้านั้น จะต้องถูกนำมาใช้ในการประกอบกิจการของ คู่สัญญาฝ่ายที่ยืนยันให้มีข้อสัญญาดังกล่าว องค์ประกอบมุ่งที่จะแบ่งแยกระหว่างสัญญาที่ทำการ ประกอบธุรกิจการค้ากับสัญญาที่บุคคลทั่วไปทำเป็นครั้งคราว โดยจะถือว่าเป็นสัญญาสำเร็จรูปก็ เฉพาะแต่สัญญาที่ทำการทางธุรกิจการค้าหรือการประกอบกิจการอื่นเท่านั้น คำว่า “ประกอบกิจการ” ในองค์ประกอบเรื่องนี้แม้จะกว้างกว่าคำว่าประกอบธุรกิจการค้า แต่ส่วนใหญ่ในทางปฏิบัติของ การนำสัญญาสำเร็จรูปไปใช้ก็มักจะเป็นการใช้ในทางธุรกิจการค้านั่นเอง การที่คู่สัญญาฝ่ายหนึ่ง ฝ่ายใดนำข้อสัญญาที่กำหนดไว้ล่วงหน้ามาระบุไว้เป็นข้อสาระสำคัญแห่งสัญญาเพื่อใช้ในการ ประกอบกิจการของตน อันจะทำให้สัญญานั้นเป็นสัญญาสำเร็จรูปนั้น กฎหมายมิได้บังคับว่า จะต้องเป็นการนำมาใช้ในการประกอบกิจการตามปกติเหมือนดังที่อยู่ในนิยามศัพท์ของคำว่า “ผู้ประกอบการการค้าหรือวิชาชีพ” ดังนั้น แม้เป็นการนำมาใช้เป็นครั้งแรกในการประกอบกิจการ ของตนก็อาจทำให้เข้าองค์ประกอบเป็นสัญญาสำเร็จรูปได้แล้ว

ในการพิจารณาว่าข้อตกลงที่มีลักษณะเป็นการได้เปรียบคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งเกิน สมควรนั้น พระราชบัญญัตินี้ยังได้ให้นำมาตรา 10 มาใช้โดยอนุโลมด้วย มาตรา 4 วรรคสี่ ซึ่งได้ บัญญัติไว้ว่า “ในการพิจารณาข้อตกลงที่ทำให้ได้เปรียบคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งตามวรรคสาม จะเป็นการ ได้เปรียบเกินสมควรหรือไม่ให้นำมาตรา 10<sup>136</sup> มาใช้โดยอนุโลม”

ดังนั้นในกรณีของสัญญาประกันภัย อาจมีลักษณะของความไม่เป็นธรรมตาม มาตรา 4 วรรคแรก เนื่องจากข้อสัญญาในกรมธรรม์ประกันภัยนอกจากเป็นไปตามคำสั่งของนายทะเบียนแล้ว ผู้รับประกันภัยก็สามารถที่จะผู้กำหนดข้อความได้เองแต่ต้องได้รับความเห็นชอบจากนายทะเบียน ก่อน ซึ่งหากข้อสัญญากำหนดให้ฝ่ายผู้รับประกันภัยได้เปรียบผู้เอาประกันภัยเกินสมควรให้มีผล บังคับได้เพียงเท่าที่เป็นธรรมและพอสมควรแก่กรณีเท่านั้น หรือในกรณีที่มีข้อสงสัย ให้ตีความ สัญญาสำเร็จรูปไปในทางที่เป็นคุณแก่ฝ่ายผู้เอาประกันภัย

<sup>136</sup> พระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม มาตรา 10 “ในการวินิจฉัยว่าข้อสัญญาจะมีผลบังคับ เพียงใดจึงจะเป็นธรรมและพอสมควรแก่กรณี ให้พิเคราะห์ถึงพฤติการณ์ทั้งปวง รวมทั้ง

(1) ความสุจริต อำนาจต่อรอง ฐานะทางเศรษฐกิจ ความรู้ความเข้าใจ ความสันทัดัดเจตนา ความคาดหมาย แนวทางที่เคยปฏิบัติ ทางเลือก อื่นๆ และทางได้เสียทุกอย่างของคู่สัญญาตามสภาพที่เป็นจริง

(2) ปกติประเพณีของสัญญาชนิดนั้น

(3) เวลาและสถานที่ในการทำสัญญาหรือในการปฏิบัติตามสัญญา

(4) การรับภาระที่หนักกว่ามากของคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง.”

สำหรับหลักเกณฑ์ข้อตกลงที่อาจถือได้ว่าทำให้ได้เปรียบคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง สัญญาประกันภัยอาจมีลักษณะดังกล่าวเฉพาะ (2)-(5) เท่านั้น เนื่องจากในลักษณะอื่นไม่เกี่ยวกับสัญญาประกันภัย

เนื่องจากสัญญาประกันวินาศภัยมีลักษณะพิเศษตามหลักการประกันภัย และใช้บังคับกับคนจำนวนมากและแตกต่างกัน ดังนั้น ในการพิจารณาถึงข้อตกลงที่ผู้รับประกันภัยได้เปรียบผู้เอาประกันภัยตามมาตรา 4 วรรคสาม จะเป็นการได้เปรียบเกินสมควรหรือไม่ จึงจะต้องให้นำมาตรา 10 มาพิจารณาด้วย

### 3.5.2 มาตรการในการควบคุมการทำข้อสัญญาในประเทศอังกฤษ

มาตรการทางกฎหมายของประเทศอังกฤษถือเป็นต้นแบบของกฎหมายในระบบกฎหมายจารีตประเพณี ซึ่งมีแนวคิดและวิวัฒนาการของมาตรการทางกฎหมายมาจากคำพิพากษาของศาลอังกฤษเป็นหลัก ทำให้มาตรการทางกฎหมายของประเทศอังกฤษนั้น มีความยืดหยุ่นไม่ตายตัว และสามารถที่จะปรับเปลี่ยนได้ตามยุคสมัย เพราะขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของผู้พิพากษาที่ทำหน้าที่พิจารณาคดีและข้อเท็จจริงในแต่ละคดีเป็นหลัก อีกทั้งมาตรการทางกฎหมายของประเทศอังกฤษนั้นมิได้มีการบัญญัติไว้เป็นลายลักษณ์อักษร ดังนั้น ในการศึกษามาตรการทางกฎหมายของประเทศอังกฤษในส่วนนี้ จึงต้องทำการศึกษาจากมาตรการทางกฎหมายที่เกิดขึ้นจากแนวคำพิพากษาของศาลอังกฤษเป็นหลัก

ในอดีตนักกฎหมายอังกฤษถือว่า ข้อตกลงและหรือข้อผูกพันตามกฎหมายว่าด้วยสัญญาต่างๆ นั้น จะต้องอยู่ภายใต้หลักเสรีภาพในการทำสัญญา และอยู่ภายใต้ทฤษฎีการค้ำเสรี ของอดัม สมิท ซึ่งเป็นทฤษฎีที่สอดคล้องกับหลักเสรีภาพในเรื่องอื่นๆ ด้วย เช่น เสรีภาพในการแสดงออกซึ่งความคิดเห็น เสรีภาพในการนับถือศาสนา เสรีภาพในทางการค้า และยังเชื่ออีกว่า หากรัฐไม่เข้าไปข้องเกี่ยวกับการทำธุรกิจการค้าของเอกชนและหรือ ไม่เข้าไปแทรกแซงการทำสัญญาของคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายแล้ว จะนำมาซึ่งความเจริญรุ่งเรืองของสังคม และนำมาซึ่งความพึงพอใจของคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย ซึ่งถือว่าเป็นหลักแนวคิดของฝ่ายเสรีนิยม และถือว่าแนวคิดนี้ เป็นหลักที่สอดคล้องกับทฤษฎีกฎหมายธรรมชาติ ซึ่งเป็นหลักที่มีความเป็นธรรม

ในเวลาต่อมาเริ่มเป็นที่ยอมรับกันมากขึ้นว่า หลักเสรีภาพในการทำสัญญาและหรือทฤษฎีการค้ำเสรีของอดัม สมิท นั้นหาได้ทำให้ประชาชนชาวอังกฤษอยู่ดีกินดีขึ้นแต่อย่างใด แต่กลับทำให้กลุ่มคนที่ร่ำรวยอยู่แล้ว ร่ำรวยมากขึ้น และทำให้กลุ่มคนที่ยากจนอยู่แล้ว ยิ่งยากจนลงอีก รวมทั้ง ทฤษฎีดังกล่าวกลับปิดโอกาสให้คู่สัญญาฝ่ายที่มีอำนาจต่อรองเศรษฐกิจ และสังคมที่เหนือกว่า แสวงหาประโยชน์โดยไม่เป็นธรรมเอาจากคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งที่มีฐานะทางสังคมที่ด้อยกว่าได้ด้วย เช่น กรณีที่คู่สัญญาฝ่ายที่มีอำนาจต่อรองทางเศรษฐกิจและสังคมที่เหนือกว่าได้นำ

สัญญาสำเร็จรูปที่มีลักษณะเอาโรคเอาเปรียบคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งจนเกินสมควรมาใช้บังคับ เพื่อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของตน และอ้างว่าเมื่อสัญญาดังกล่าวได้เกิดขึ้น โดยความสมัครใจของคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายแล้ว ศาลหรือรัฐจึงไม่สามารถเข้าแทรกแซงได้ ทำให้คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งที่มีอำนาจต่อรองทางเศรษฐกิจและสังคมที่ด้อยกว่าได้รับความเสียหาย นักเศรษฐศาสตร์ในยุคต่อมาจึงได้เริ่มมีการนำแนวคิดนักนิยมปกป้อง ซึ่งเป็นแนวคิดที่มีวัตถุประสงค์หลักเน้นไปในการให้ความคุ้มครองและป้องกันผลประโยชน์ของผู้ที่อ่อนแอกว่า เป็นสำคัญมาใช้บังคับเพื่อตอบโต้แนวคิดของหลักเสรีภาพในการทำสัญญา<sup>137</sup> โดยเห็นว่า ในบางกรณีที่ศาลหรือรัฐต้องเข้าแทรกแซงการทำสัญญาของคู่สัญญาหรือศาลต้องมีการนำมาตรการทางกฎหมายและหรือหลักกฎหมายอื่นๆ มาปรับ เพื่อใช้บังคับกับกฎหมายว่าด้วยสัญญา ถ้าเห็นว่า คู่สัญญาฝ่ายที่มีฐานะทางเศรษฐกิจและสังคมที่เหนือกว่านั้น ได้ใช้อำนาจดังกล่าว กระทำการอันเป็นการแสวงหาประโยชน์โดยไม่เป็นธรรมเอาจากคู่สัญญาฝ่ายที่มีฐานะทางเศรษฐกิจและสังคมที่ด้อยกว่าจนเกินสมควร<sup>138</sup> โดยหลักกฎหมายและหรือมาตรการทางกฎหมายต่างๆ ที่ศาลหรือรัฐได้นำมาปรับเพื่อใช้เป็นข้อจำกัดของหลักเสรีภาพในการทำสัญญาก็คือ

#### 3.5.2.1 หลักการตีความสัญญา

โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการจำกัดขอบเขตของการแสวงหาประโยชน์อันไม่เป็นธรรมจากข้อยกเว้นหรือข้อจำกัดความรับผิดของคู่สัญญาฝ่ายที่ฐานะทางเศรษฐกิจและสังคมที่เหนือกว่า ซึ่งมีหลักที่น่าสนใจ ดังนี้<sup>139</sup>

##### (1) หลัก The Contra Proferentem Rule

หลักนี้จะถือว่า ศาลจะต้องตีความข้อยกเว้นหรือข้อจำกัดความรับผิดที่ระบุในสัญญาให้ เป็นไปในทางที่เป็นประโยชน์แก่คู่สัญญาฝ่ายที่กล่าวอ้างสัญญาดังกล่าวให้น้อยที่สุดเท่าที่จะทำได้ กล่าวมีนัยหนึ่งก็คือศาลจะต้องตีความข้อยกเว้น หรือข้อจำกัดความรับผิดไปในทางที่เป็นประโยชน์แก่คู่สัญญาฝ่ายที่จะได้รับประโยชน์จากข้อสัญญาดังกล่าวน้อยที่สุด

<sup>137</sup> สุรศักดิ์ วาจาสิทธิ์. (2529, กันยายน). "ข้อจำกัดความรับผิดชอบในสัญญา." *วารสารนิติศาสตร์*, 16 (3). หน้า 120.

<sup>138</sup> สุรศักดิ์ วาจาสิทธิ์. (2528, มีนาคม). "สัญญาสำเร็จรูปของอังกฤษ." *วารสารนิติศาสตร์*, 15 (1). หน้า 21-22.

<sup>139</sup> แหล่งเดิม. หน้า 23-30.

## (2) หลัก Fundamental Breach

หลักนี้จะถือว่า หากคู่สัญญาฝ่ายใดได้กระทำผิดเงื่อนไขในข้อสัญญาที่เป็นรากฐานหรือหัวใจของสัญญา หรือได้กระทำผิดข้อสัญญาในลักษณะอันที่ถือว่าเป็นการอันร้ายแรงแล้ว กฎหมายให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่า คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายไม่มีเจตนาให้ช้อยกเว้นหรือข้อจำกัดความรับผิดชอบ มีผลใช้บังคับ หรือห้ามมิให้คู่สัญญาฝ่ายที่ได้กระทำผิดอย่างช้อยกเว้น หรือข้อจำกัดความรับผิดชอบดังกล่าวขึ้นต่อสู้กับคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง

## (3) หลักข้อจำกัดเกี่ยวกับค้ำประกันที่ชัดเจน

หลักนี้ถือเป็นช้อยกเว้นหรือข้อจำกัดความรับผิดชอบในเอกสารสัญญาที่คู่สัญญาได้ทำขึ้นนั้น อาจถูกลบล้างด้วยค้ำประกันที่ชัดเจนที่ได้ให้ไว้ก่อนหรือในขณะที่ทำสัญญาหรืออาจถูกลบล้างโดยข้อจำกัดเกี่ยวกับการกล่าวผิดความจริง ซึ่งศาลอังกฤษได้วางหลักเกณฑ์ไว้ว่า คู่สัญญาซึ่งกล่าวผิดความจริงไปจากเนื้อหาหรือผลของข้อความที่ตนเองใส่ไว้ในสัญญานั้น ถึงแม้จะกล่าวโดยสุจริตก็ตาม คู่สัญญาฝ่ายนั้นก็ไม่สามารถอ้างข้อเท็จจริงดังกล่าวมาแสวงหาประโยชน์อันไม่เป็นธรรมจากการอ้างช้อยกเว้นหรือข้อจำกัดความรับผิดชอบในสัญญาสำเร็จรูปได้<sup>140</sup>

อย่างไรก็ดี แม้ศาลอังกฤษจะได้พยายามนำหลักการตีความสัญญามาปรับ เพื่อใช้เป็นจำกัดขอบเขตของการแสวงหาประโยชน์อันไม่เป็นธรรมจากช้อยกเว้นหรือข้อจำกัดความรับผิดชอบแล้วก็ตาม แต่รัฐสภาอังกฤษยังเห็นว่า การนำหลักการตีความสัญญามาปรับ เพื่อใช้เป็นข้อจำกัดอย่างหนึ่งของหลักเสรีภาพในการทำสัญญานั้นยังเกิดความล่าช้า จนกระทั่งในปี ค.ศ. 1977 รัฐสภาอังกฤษจึงได้ตราและประกาศใช้บังคับกฎหมายฉบับหนึ่งที่เรียกว่า พระราชบัญญัติสัญญาไม่เป็นธรรม ค.ศ. 1977 นับตั้งแต่วันที่ 1 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1977 เป็นต้นมา โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อแก้ไขปัญหากับการแสวงหาประโยชน์จากช้อยกเว้นหรือข้อจำกัดความรับผิดชอบโดยไม่เป็นธรรม<sup>141</sup> ซึ่งปัญหากับการแสวงหาประโยชน์จากช้อยกเว้นหรือข้อจำกัดความรับผิดชอบที่ไม่เป็นธรรมไว้ 2 กรณี คือ<sup>142</sup>

(1) กรณีที่กฎหมายได้บัญญัติให้ ช้อยกเว้น หรือข้อจำกัดความรับผิดชอบไม่มีผลใช้บังคับได้เลย เช่น ข้อจำกัดความรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดแก่ ชีวิต หรือแก่ร่างกาย (มาตรา 2 (1)) หรือ ข้อจำกัดความรับผิดชอบในความชำรุดบกพร่องของสินค้าที่กำหนดไว้ในคำรับรองสินค้า สำหรับผู้บริโภคที่ใช้ในการบริโภคส่วนตัว เป็นต้น และ

<sup>140</sup> วิชัย จิตตपालกุล. (2531). สัญญาสำเร็จรูป: ศึกษาเปรียบเทียบเพื่อการแก้ไขสัญญาข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม. หน้า 83-84.

<sup>141</sup> แหล่งเดิม. หน้า 31.

<sup>142</sup> ดาราพร ธีระวัฒน์. เล่มเดิม. หน้า 86.

(2) กรณีที่กฎหมายได้บัญญัติให้ข้อยกเว้น หรือข้อจำกัดความรับผิดชอบมีผลใช้บังคับได้ ภายใต้เงื่อนไขของความสมเหตุสมผล โดยศาลจะนำหลักเกณฑ์ต่างๆ ตามที่ได้กำหนดไว้ใน มาตรา 11 แห่งพระราชบัญญัติสัญญาไม่เป็นธรรม ค.ศ. 1977 มาใช้ประกอบในการพิจารณา

และนอกจากนี้ ประเทศอังกฤษยังได้มีการตราและประกาศใช้บังคับกฎหมายขึ้นอีก หนึ่งฉบับคือ กฎหมายว่าด้วยข้อตกลงและเงื่อนไขที่ไม่เป็นธรรมในสัญญาผู้บริโภค ค.ศ. 1994 เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 1995 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้บังคับกับข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรมสำหรับสัญญาที่ทำกับผู้บริโภค<sup>143</sup>

### 3.5.2.2 หลักความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน

แต่เดิมนักกฎหมายอังกฤษยังคงยึดถือหลักเสรีภาพในการทำสัญญาเป็นสำคัญทำให้ โดยทั่วไปแล้วศาลอังกฤษจะไม่เข้าไปแทรกแซงเสรีภาพในการทำสัญญาของเอกชน และมีหน้าที่ แต่เพียงแปลความและบังคับให้เป็นไปตามสัญญาเท่านั้น คำว่า “ความสงบเรียบร้อยของประชาชน” จึงยังไม่ค่อยถูกนำมาใช้มากนัก เพราะนักกฎหมายอังกฤษเชื่อว่า ผู้พิพากษาที่เป็นมนุษย์ปุถุชนคนหนึ่ง ย่อมมีทัศนคติทางด้านสังคม การเมือง ศาสนา หรือมโนคติที่แตกต่างกันได้ ทำให้การพิพากษาคดีที่เกี่ยวข้องกับข้อบังคับความสงบเรียบร้อยของประชาชนมาใช้บังคับ จึงย่อมก่อให้เกิดความไม่แน่นอน หรือความไม่มั่นคงในกฏนิติศาสตร์

ต่อมาเมื่อเกิดความขัดแย้งกันระหว่างผลประโยชน์ของประชาชนส่วนรวมกับ ผลประโยชน์ของเอกชนได้ทวีความรุนแรงมากขึ้น ทำให้เกิดแนวคิดที่ว่า ผลประโยชน์ของ ประชาชนโดยส่วนรวมย่อมจะต้องมาก่อนผลประโยชน์ของเอกชน นักกฎหมายอังกฤษจึงได้เริ่ม เห็นควรที่จะต้องนำหลักความสงบเรียบร้อยของประชาชน ซึ่งเป็นหลักที่อยู่ภายใต้หลักนิติธรรม มาใช้บังคับเพื่อเป็นข้อจำกัดอย่างหนึ่งของหลักเสรีภาพในการทำสัญญา และให้ถือว่า สัญญาหรือ ข้อตกลงใดๆ ที่มีลักษณะอันเป็นการขัดต่อความสงบเรียบร้อยของประชาชนย่อมต้องตกเป็น โฆษะ ห้างสิ้น<sup>144</sup> โดยในช่วงแรก นักกฎหมายอังกฤษได้ยอมให้ศาลอังกฤษสามารถที่จะนำหลักความสงบ เรียบร้อยของประชาชนมาปรับใช้ได้แต่เฉพาะในกรณีที่มีหลักฐานปรากฏอย่างชัดเจนว่า การทำ สัญญาดังกล่าวจะก่อให้เกิดผลเสียหายอันร้ายแรงต่อสังคมโดยรวมเท่านั้น และทำให้เกิดสมมติฐาน 3 ประการ คือ ประการแรก สัญญาใดจะขัดต่อความสงบเรียบร้อยของประชาชนหรือไม่นั้นเป็นหน้าที่ ของฝ่ายนิติบัญญัติ ถ้าไม่มีกฎหมายกำหนดห้ามไว้อย่างชัดเจน สัญญานั้นย่อมมีผลบังคับได้ ประการที่สอง ในกรณีที่ศาลได้เคยวางหลักความสงบเรียบร้อยของประชาชนในเรื่องหนึ่งเรื่องใด

<sup>143</sup> แหล่งเดิม. หน้า 87.

<sup>144</sup> อุทก มงคลนาวิณ. (2514). *ประวัติศาสตร์กฎหมายต่างประเทศ (สากล)*. หน้า 9.

ไว้แล้ว ก็ให้ศาลวินิจฉัยไปตามหลักเดิมที่ศาลได้เคยวินิจฉัยไว้ และประการที่สาม ศาลจะไม่มี การขยายหลักความสงบเรียบร้อยของประชาชนออกไปอีก เพราะจะเป็นการก้าวก่ายหน้าที่ของฝ่าย นิติบัญญัติ

แต่อย่างไรก็ดี การยึดแต่เพียงแนวคำพิพากษาเดิมที่เคยพิพากษาไว้นั้นอาจไม่สามารถที่จะ นำมาปรับเพื่อใช้บังคับกับข้อเท็จจริงที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างไม่หยุดนิ่ง ในสภาพสังคมปัจจุบันได้ ทำให้นักกฎหมายอังกฤษมีความเห็นว่า หลักความสงบเรียบร้อยของประชาชนย่อมมีขึ้นใหม่ได้ ภายใต้สมมติฐาน 3 ประการ คือ ประการแรก เป็นหน้าที่ของศาลที่จะต้องยกเลิกสัญญาที่ขัดต่อ ความสงบเรียบร้อยของประชาชน และต้องทำอย่างดีที่สุดสำหรับในกรณีที่ไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อน ไม่ว่าจะ เป็นยากลำบากเพียงใด ประการที่สอง เป็นหน้าที่ของศาลที่จะต้องพิพากษาตามแนว คำพิพากษาเดิม และประการที่สาม เมื่อคดีใหม่ไม่เข้าตามหลักแนวคำพิพากษาเดิม ศาลมีหน้าที่ ที่จะต้องตัดสินใจว่า สัญญาดังกล่าวนั้น ควรจะมีผลใช้บังคับกันได้หรือไม่ อย่างไร ซึ่งถือเป็นหน้าที่ของ ศาลที่จะต้องบัญญัติตามกฎหมาย เพื่อก่อให้เกิดความเหมาะสมกับสถานการณ์ของสังคมใน ปัจจุบัน<sup>145</sup> หลักความสงบเรียบร้อยของประชาชนจึงมีความไม่แน่นอน สามารถเปลี่ยนแปลงได้ ตามยุคสมัยขึ้นอยู่กับข้อเท็จจริงที่เปลี่ยนแปลงไป ซึ่งหลักการจำกัดสิทธิในการประกอบอาชีพนั้น เป็นหลักหนึ่งที่อยู่ภายใต้หลักความสงบเรียบร้อยของประชาชนทางด้านวิชาชีพด้วยเช่นกัน จึงเป็น ผลทำให้ในการพิจารณาคดีที่เกี่ยวข้องกับการจำกัดสิทธิในการประกอบอาชีพของลูกจ้างนั้น ศาลอังกฤษจึงมักนำหลักความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีมาปรับใช้เพื่อประกอบการพิจารณา อยู่เสมอ

### 3.5.2.3 หลักสุจริต

หลักสุจริตของประเทศไทยได้มีการพัฒนามาจากหลักกฎหมายอิกควิตี้ (Equity) ของศาลสูงสุด (Chancellor Court) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยผ่อนคลายความเคร่งครัดของกฎหมาย ในระบบจารีตประเพณี ที่ได้มีการพัฒนานั้นเป็นกฎหมายที่มีกฎเกณฑ์ที่ชัดเจน แน่นอนตายตัว และ กลายเป็นระบบกฎหมายที่เคร่งครัด ทำให้บางกรณี ศาลอังกฤษก็ไม่สามารถทำให้เกิดความเป็น ธรรมต่อคู่กรณีได้ คู่กรณีจึงได้มีการร้องขอความเป็นธรรมต่อพระเจ้าแผ่นดิน และพระเจ้าแผ่นดิน จึงไม่มอบหมายให้ ประธานตุลาการใหญ่ของศาลหลวง (Chancellor of Royal Court) มีอำนาจใน การพิจารณาและตัดสินคดี เพื่อก่อให้เกิดความเป็นธรรมต่อคู่กรณี และก่อให้เกิด ศาลชานเซอร์รี่ (Court of Chancery) ขึ้นเป็นกฎหมายใหม่เคียงคู่และเป็นอิสระจากหลักกฎหมายจารีตประเพณี โดย ในการวินิจฉัยคดี เพื่อก่อให้เกิดความเป็นธรรมต่อคู่กรณีของศาลสูงสุด (Chancellor) นั้น ศาลสูงสุด

<sup>145</sup> สุรพล ธรรมสถิตติ. (2520). *ความสงบเรียบร้อยของประชาชน*. หน้า 90-96.

(Chancellor) จะใช้หลักมโนธรรมสำนึกของตนเองเป็นหลัก สุจริตจึงเป็นเรื่องของมโนธรรมสำนึกของแต่ละบุคคล และขึ้นอยู่กับข้อเท็จจริงในแต่ละคดีเป็นเรื่องๆ ไป<sup>146</sup> โดยศาลอิกควิตี้ (Equity) จะมองว่าการกระทำใดๆ ก็ตามควรเป็นไปโดยชอบธรรม และถือหลักแห่งความสุจริตเป็นสำคัญ<sup>147</sup> และในกรณีที่คำพิพากษาของศาลคอมมอนลอว์ ขัดหรือแย้งกันกับคำพิพากษาของศาลอิกควิตี้ (Equity) นั้น ศาลอังกฤษก็จะต้องถือตามคำพิพากษาของศาลอิกควิตี้ (Equity) เป็นสำคัญและถือว่าคำพิพากษาของศาลคอมมอนลอว์ เป็นอันถูกยกเลิกไปโดยปริยาย<sup>148</sup>

จึงจะเห็นได้ว่า หลักสุจริตจึงเป็นเรื่องเกี่ยวกับการนำมาตราฐานทางศีลธรรม เช่น หลักความยุติธรรม หลักความเป็นธรรม หลักมโนธรรมสำนึกที่ดี มาเป็นบรรทัดฐานของกฎหมาย<sup>149</sup> เพื่อก่อให้เกิดความเป็นธรรมต่อคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย ทำให้หลักสุจริตจึงถือเป็นรากฐานของกฎหมายอังกฤษทั้งระบบ มีขอบเขตที่ครอบคลุม และอาจจะปรับเปลี่ยนได้ตามพฤติการณ์แห่งคดี และข้อเท็จจริงของแต่ละกรณี เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพของเศรษฐกิจและสังคมในปัจจุบันซึ่งเชื่อมโยงกับความยุติธรรมสำหรับในกรณีนั้นๆ โดยมอบอำนาจให้ผู้พิพากษาเป็นผู้ใช้ดุลพินิจในการวินิจฉัยคดี เพื่อจัดปัญหาหรือความไม่เป็นธรรมต่างๆ ข้อบกพร่อง หรือข้อสัญญาที่ได้กำหนดไว้ อันเป็นการเอาใจเปรียบต่อคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง อย่างไม่เป็นธรรม และทำให้หลักสุจริตนี้ถือเป็นข้อจำกัดอย่างหนึ่งของหลักเสรีภาพในการทำสัญญาด้วยเช่นกัน

นอกจากนี้ประเทศอังกฤษยังได้มีการบัญญัติหลักเกณฑ์เกี่ยวกับความผิดที่ก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญ หรือความผิดเกี่ยวกับการใช้สิทธิฟ้องคดีโดยไม่สุจริตไว้อีกด้วย<sup>150</sup>

### 3.5.3 มาตรการในการควบคุมการทำข้อสัญญาในประเทศสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี

เนื่องจากกฎหมายเยอรมันนั้นถือเป็นต้นแบบของมาตรการทางกฎหมายของประเทศที่ใช้กฎหมายในระบบลายลักษณ์อักษร ซึ่งรวมถึงประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของประเทศไทยด้วยรวมทั้ง ยังมีวิวัฒนาการมาอย่างยาวนาน ทำให้การศึกษามาตรการทางกฎหมายของประเทศสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีย่อมสะท้อนให้เห็นถึงเจตนารมณ์ของกฎหมายว่าด้วยสัญญา และมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิของคู่สัญญาของประเทศที่ใช้กฎหมายในระบบลายลักษณ์อักษรได้เป็นอย่างดี

<sup>146</sup> สุจิต ปัญญาพฤกษ์. (2541). *การใช้สิทธิโดยสุจริต*. หน้า 66.

<sup>147</sup> ธาณินทร์ กรัยวิเชียร. (2529). *ระบบกฎหมายอังกฤษ*. หน้า 152-153.

<sup>148</sup> สุนัย มโนมัยอุดม. (2545). *ระบบกฎหมายอังกฤษ: English Legal System*. หน้า 62-63.

<sup>149</sup> สุจิต ปัญญาพฤกษ์. เล่มเดิม. หน้า 67-68.

<sup>150</sup> สุขุม ศกุนิตย์. (2550). *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยลักษณะละเมิด*. หน้า 76.

มาตรการทางกฎหมายว่าด้วยสัญญาของประเทศสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีนั้นก็มีลักษณะคล้ายคลึงกับมาตรการทางกฎหมายของประเทศอังกฤษ ซึ่งตั้งอยู่บนพื้นฐานของหลักเสรีภาพในการทำสัญญา สาเหตุที่เป็นเช่นนี้เพราะ ประเทศเยอรมันถือว่า เสรีภาพในการทำสัญญานั้นถือเป็นสิทธิขั้นพื้นฐานตามรัฐธรรมนูญ เป็นปัจจัยที่สำคัญของกฎหมายเอกชนและเป็นเครื่องมือที่สำคัญอย่างหนึ่งสำหรับการสร้างเสริมระบบเศรษฐกิจแบบเสรีของประเทศ ทำให้ชาวเยอรมันทุกคนมีสิทธิและเสรีภาพในการทำสัญญาของตนได้อย่างเต็มที่ ครอบคลุมเท่าที่ตนสามารถคิดได้ ทั้งนี้ตามหลักเกณฑ์ที่ได้บัญญัติไว้ในบททั่วไปของประมวลกฎหมายแพ่งเยอรมัน ยกเว้นเพียงบางกรณี ที่รัฐจำเป็นต้องกำหนดรูปแบบของสัญญาเอาไว้ เพื่อปกป้องผลประโยชน์ของประชาชน โดยรวม เช่น การป้องกันการผูกขาด การคุ้มครองสิทธิของสถาบันครอบครัวและมรดก และการคุ้มครองสิทธิเกี่ยวกับที่ดิน เป็นต้น ซึ่งเป็นผลทำให้สัญญาจึงไม่สามารถที่จะแก้ไขเปลี่ยนแปลงรูปแบบของสัญญาได้ โดยประเทศสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีนั้น ได้แบ่งเสรีภาพในการทำสัญญาออกเป็น (1) เสรีภาพในการกำหนดรูปแบบของสัญญา กับ (2) เสรีภาพในการกำหนดเนื้อหาของสัญญา

อย่างไรก็ดี แม้ประเทศสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีนี้จะถือว่า หลักเสรีภาพในการทำสัญญานั้นเป็นสิทธิขั้นพื้นฐานตามรัฐธรรมนูญ ชาวเยอรมันทุกคนจึงมีสิทธิและเสรีภาพในการทำสัญญาของตนอย่างเต็มที่ ครอบคลุมเท่าที่ตนสามารถที่จะคิดได้ก็ตาม แต่เนื่องจากในสภาพความเป็นจริงของสังคมในปัจจุบัน คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายมักจะมีฐานะทางเศรษฐกิจและสังคมที่ไม่เท่าเทียมกัน ทำให้คู่สัญญาฝ่ายที่มีฐานะทางเศรษฐกิจและสังคมที่เหนือกว่านั้น มักจะแสวงหาผลประโยชน์อันไม่เป็นธรรมด้วยการนำหลักเสรีภาพในการทำสัญญาใช้เป็นเครื่องมือ เพื่อให้เกิดประโยชน์แก่ฝ่ายตน และก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมแก่คู่สัญญาฝ่ายที่มีเศรษฐกิจและสังคมที่ด้อยกว่าอยู่เสมอ เช่น การนำสัญญาสำเร็จรูป ซึ่งมีการกำหนดข้อยกเว้นหรือข้อจำกัดความรับผิดชอบของตนไว้ในรายละเอียดของข้อสัญญามาใช้บังคับ เพื่อเป็นเอารัดเอาเปรียบกับคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งที่มีฐานะทางเศรษฐกิจและสังคมที่ด้อยกว่า ภาครัฐและศาลจึงจำเป็นต้องยื่นมือเข้ามาช่วยเหลือ โดยการนำข้อจำกัดต่างๆ ของหลักเสรีภาพในการทำสัญญา เช่น สิทธิตามรัฐธรรมนูญ ความชอบด้วยกฎหมาย หลักความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน หรือหลักสุจริต เป็นต้น มาใช้บังคับกับสัญญาสำเร็จรูป เพื่อก่อให้เกิดความเป็นธรรมต่อคู่สัญญาฝ่ายที่มีฐานะทางเศรษฐกิจและสังคมที่ด้อยกว่า ซึ่งเป็นผลทำให้หลักเสรีภาพในการทำสัญญาของประเทศสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี จึงมีข้อจำกัดอยู่เสมอ<sup>151</sup> ดังนั้น เนื้อหาในส่วนนี้จึงขอทำการศึกษามาตรการทางกฎหมายต่างๆ ที่ประเทศ

<sup>151</sup> Norbert Horn and Hein Kotz and Han G. Leser. (1982). *German Private and Commercial Law: An Introduction*. pp. 84-89.

สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีได้นำมาใช้บังคับ เพื่อเป็นข้อจำกัดของเสรีภาพในการทำสัญญา โดยมีรายละเอียดดังนี้

### 3.5.3.1 หลักการตีความสัญญา

หลักการตีความสัญญาที่สำคัญของประเทศสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีนั้น ได้มีการบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติสัญญาสำเร็จรูป ค.ศ. 1977 ซึ่งได้มีการตราและประกาศใช้บังคับนับตั้งแต่ปี ค.ศ. 1977 เป็นต้นมา โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดความไม่เท่าเทียมกันของคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย และเพื่อคุ้มครองป้องกันคู่สัญญาฝ่ายที่ไม่มีประสบการณ์ต่อการล่วงละเมิดของคู่สัญญาที่มีฐานะทางเศรษฐกิจและสังคมที่เหนือกว่า<sup>152</sup> โดยให้ศาลเป็นผู้ใช้อำนาจในการควบคุมสัญญาสำเร็จรูปได้ทั้งทางตรงและทางอ้อม ซึ่งการควบคุมโดยทางอ้อมอาจกระทำได้โดยพยายามจำกัดผลในทางกฎหมายของข้อยกเว้นหรือข้อจำกัดความรับผิดชอบของคู่สัญญา โดยอาศัยหลักการตีความสัญญาต่างๆ ที่ศาลได้ปรับปรุงขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งหลักเกณฑ์ในการตีความสัญญาที่ว่า “ความสุจริตเฉพาะเรื่อง” ซึ่งมีสาระสำคัญคือ “ข้อตกลงใดๆ ในสัญญาที่ใช้ถ้อยคำซึ่งมีความหมายไม่แน่นอนชัดเจนก็ดี มีความขัดหรือแย้งกันก็ดี ให้ตีความไปในทางที่เป็นผลร้ายแก่คู่สัญญาฝ่ายที่เป็นผู้ร่างข้อตกลงในสัญญาข้อนั้นเป็นหลัก”<sup>153</sup> และเมื่อพิจารณาโครงสร้างของพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าว จะเห็นว่าพระราชบัญญัติสัญญาสำเร็จรูป ค.ศ. 1977 นั้นมีโครงสร้างที่สำคัญดังนี้<sup>154</sup>

หมวดที่ 1 (มาตรา 1 ถึงมาตรา 11) เป็นกฎหมายสารบัญญัติ

หมวดที่ (มาตรา 12) เป็นการขัดกันแห่งกฎหมาย

หมวดที่ (มาตรา 13 ถึงมาตรา 22) เป็นการดำเนินคดีตามกฎหมาย

หมวดที่ (มาตรา 23 ถึงมาตรา 24) เป็นขอบเขตการปรับใช้กฎหมายฉบับนี้

หมวดที่ (มาตรา 25 ถึงมาตรา 30) เป็นบทเฉพาะกาลและบทสุดท้าย

นอกจากนี้ ศาลเยอรมันยังได้มีการนำหลักการตีความสัญญาตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติสัญญาสำเร็จรูปไปใช้บังคับกับสัญญาอื่นๆ นอกจากสัญญาบริโภคอีกด้วย เช่น สัญญาทางธุรกิจ หรือสัญญาซึ่งผู้ประกอบการทางธุรกิจได้ทำขึ้นในวิธิต่างการดำเนินธุรกิจของตน เป็นต้น<sup>155</sup>

<sup>152</sup> ดาราพร ธีระวัฒน์. เล่มเดิม. หน้า 77-78.

<sup>153</sup> ทวีศิลป์ รัชชศรี สมชาย รัตนชื้อสกุล และอนุวัฒน์ ศรีพงษ์พันธ์กุล. (2528, มีนาคม). “ความรู้อย่างใดเกี่ยวกับกฎหมายเยอรมันว่าด้วยสัญญาสำเร็จรูป.” *วารสารนิติศาสตร์*, 15 (1). หน้า 45-46.

<sup>154</sup> ดาราพร ธีระวัฒน์. เล่มเดิม. หน้า 131-146.

<sup>155</sup> ทวีศิลป์ รัชชศรี สมชาย รัตนชื้อสกุล และอนุวัฒน์ ศรีพงษ์พันธ์กุล. เล่มเดิม. หน้า 53-54.

### 3.5.3.2 หลักความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน

ประเทศสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีได้มีการบัญญัติหลักความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชนไว้ในมาตรา 138 (1) แห่งประมวลกฎหมายแพ่งเยอรมัน ซึ่งวางหลักไว้ว่า “นิติกรรมใดขัดต่อประโยชน์สาธารณะถือว่าเป็นโมฆะ”<sup>156</sup> โดยศาลเยอรมันได้มีการนำหลักความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชนตามมาตรา 138 นี้ไปใช้บังคับเป็นครั้งแรกกับสัญญารับขนและเก็บสินค้าไว้ในคลังสินค้า ซึ่งคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งเป็นทั้งผู้รับขนและเป็นทั้งเจ้าของคลังสินค้าเองอีกด้วย ได้อาศัยอำนาจการครอบงำตลาดของตน และได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดชอบของตนไว้ในสัญญาสำเร็จรูป โดยในสัญญานั้นได้กำหนดรายละเอียดในข้อสัญญาที่มีลักษณะเป็นการขัดต่อสามัญสำนึกโดยทั่วไป ศาลเยอรมันจึงได้พิพากษาให้ข้อจำกัดความรับผิดชอบดังกล่าวตกเป็นโมฆะ ต่อมาศาลเยอรมันได้มีการนำหลักความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชนตามมาตรา 138 นี้ไปใช้บังคับกับสัญญาเช่าซื้อ ซึ่งได้มีการกำหนดบทลงโทษฝ่ายผู้เช่าซื้อที่ไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขตามสัญญาเช่าซื้อไว้อย่างรุนแรงเกินสมควร โดยศาลเยอรมันได้พิพากษาว่า ข้อตกลงตามสัญญาเช่าซื้อที่ว่า “ในกรณีที่ผู้เช่าซื้อผิดนัดไม่ชำระราคาค่าเช่าซื้องวดใดงวดหนึ่งนานเกินกว่า 2 วัน นับแต่วันถึงกำหนดชำระราคาค่าเช่าซื้องวดนั้นให้ถือว่า ราคาค่าเช่าซื้องวดอื่นๆ ที่ยังคงค้างชำระอยู่ได้ถึงกำหนดชำระแล้วด้วยกันทุกงวด” ให้ตกเป็นโมฆะโดยศาลเยอรมันให้เหตุผลว่า ผู้ให้เช่าซื้อย่อมรู้อยู่แก่ใจที่ว่า ผู้เช่าซื้อซึ่งเป็นคนขับรถแท็กซี่และไม่สามารถหาเงินมาวางเป็นเงินคาวนินี้ได้ครบตามจำนวนที่กำหนด ก็ย่อมไม่สามารถที่จะหาเงินมาชำระราคาค่าเช่าซื้อได้ทันกำหนดในทุกงวดอย่างแน่นอน ทำให้ข้อตกลงดังกล่าวจึงถือได้ว่าเป็นการขัดต่อความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน

แต่เนื่องจากหลักความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชนตามมาตรา 138 นี้มีขอบเขตการใช้บังคับอย่างจำกัด กล่าวคือ ศาลเยอรมันจะทำหลักความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชนตามมาตรา 138 นี้ มาปรับเพื่อใช้บังคับได้แต่เฉพาะกับเรื่องที่มีร้ายแรงถึงขนาดที่ควรจะให้ตกเป็นโมฆะเท่านั้น ทำให้ในบางคดี ซึ่งมีข้อเท็จจริงที่แตกต่างกันออกไป เป็นเหตุให้ศาลเยอรมันไม่สามารถนำหลักความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชนมาปรับใช้เพื่อใช้เป็นบรรทัดฐานได้ จึงจำเป็นต้องนำหลักสุจริตและแนวคิดที่ว่าด้วยปกติประเพณีมาใช้เป็นหลักในการจำกัดขอบเขตของการใช้สัญญาสำเร็จรูปแทน<sup>157</sup>

<sup>156</sup> Article 138(1) “A legal transaction which is against public policy is void.”

<sup>157</sup> วิชัย จิตตपालกุล. เล่มเดิม. หน้า 20.

นอกจากนี้ ประเทศสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนียังได้มีการบัญญัติหลักความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชนไว้ในมาตรา 134 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งเยอรมัน ซึ่งวางหลักไว้ว่า “นิติกรรมใดขัดต่อบทบัญญัติข้อห้ามตามกฎหมายถือว่าตกเป็นโมฆะ เว้นแต่กฎหมายจะกำหนดเจตนารมณ์ไว้เป็นอย่างอื่น”<sup>158</sup> อีกด้วย ทำให้โดยทั่วไป เมื่อมีการทำสัญญาใดๆ ที่มีวัตถุประสงค์หรือเนื้อหาที่ไม่ชอบด้วยกฎหมายเกิดขึ้น ศาลเยอรมันย่อมจะไม่บังคับให้เป็นไปตามสัญญาที่มีเนื้อหาขัดต่อกฎหมายดังกล่าวเป็นหลัก<sup>159</sup>

อย่างไรก็ดี เมื่อทำการศึกษาลักษณะความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชนมาตรการทางกฎหมายของประเทศสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีในปัจจุบันจะพบว่า ประเทศสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีนั้น ได้มีการบัญญัติหลักเกณฑ์ไว้อย่างชัดเจน โดยกำหนดให้ข้อตกลงที่เกี่ยวกับการจำกัดสิทธิในการประกอบอาชีพของลูกจ้างนั้นจะต้องอยู่ภายใต้หลักความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชนด้วยเช่นกัน ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ที่ได้กำหนดไว้ในมาตรา 74 (3) แห่งประมวลกฎหมายพาณิชย์เยอรมัน ซึ่งวางหลักไว้ว่า “บทบัญญัติตามมาตรา 138 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งเยอรมันซึ่งวางหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการตกเป็นโมฆะของนิติกรรมใดๆ ที่ขัดต่อประโยชน์สาธารณะ ยังคงไม่ได้รับผลกระทบ”<sup>160</sup> ทำให้ในการพิจารณาคดีที่เกี่ยวข้องกับข้อตกลงที่เกี่ยวกับการจำกัดสิทธิในการประกอบอาชีพของลูกจ้างนั้น ศาลเยอรมันจึงต้องนำหลักความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชนตามมาตรา 138 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งเยอรมันนี้มาใช้ประกอบในการพิจารณาด้วยเสมอ

### 3.5.3.3 หลักสุจริต

หลักสุจริตถือเป็นหัวใจสำคัญที่สุดอย่างหนึ่งของกฎหมายแพ่งเยอรมนี ซึ่งได้รับอิทธิพลมาจากกฎหมายโรมัน โดยประเทศสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีนั้นถือเป็นประเทศแรกที่ได้มีการนำหลักสุจริตไปบัญญัติไว้ในมาตรา 242 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งเยอรมัน ซึ่งวางหลักไว้ว่า “ลูกหนี้จะต้องทำการชำระหนี้โดยสุจริต ทั้งนี้ โดยทำการชำระหนี้ตามที่ประพฤติดุปฏิบัติทั่วไปด้วย”<sup>161</sup> โดยสาเหตุที่ประเทศสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมันได้ยึดถือหลักสุจริตเป็นหัวใจของกฎหมายแพ่ง

<sup>158</sup> Article 134 “A legal transaction which violates a statutory prohibition is void, unless a contrary intention appears from the statute.”

<sup>159</sup> Norbert Horn and Hein Kotz and Han G. Leser. Op. cit. pp. 85-86.

<sup>160</sup> Article 74 a(3) “The provisions of [Article] 138 of the Civil Code with regard to the nullity of legal acts contrary to public policy remain unaffected.”

<sup>161</sup> Article 242 “The debtor is obliged to perform in such a manner as good faith requires, regard being kind paid to general practices.”

เยอรมันนั้นเป็นผลสืบเนื่องมาจากการที่นักกฎหมายเยอรมันมีความเห็นว่า หลักสุจริต คือ อุดมคติของสังคมที่อยู่ภายใต้หลักแห่งความซื่อสัตย์ ความไว้วางใจ และควรมีความเป็นมาตรฐาน ซึ่งเป็นหลักที่สอดคล้องกับคำกล่าวของซิเซโร (Cicero) ที่ว่า “พื้นฐานของความเป็นธรรมก็คือหลักสุจริตนั่นเอง” หลักสุจริตตามกฎหมายแพ่งเยอรมันจึงมีลักษณะที่สำคัญ คือ มีความศักดิ์สิทธิ์ เป็นรากฐานของกฎหมายแพ่ง เป็นหลักที่ครอบจักรวาล<sup>162</sup> และสะดวกที่จะนำมาใช้ในการควบคุมมาตรฐานทางศีลธรรมของมนุษย์ในสังคมได้เป็นอย่างดี โดยศาลเป็นผู้ใช้หลักสุจริตตามมาตรา 242 เป็นเครื่องมือทำให้เกิดความเป็นธรรมต่อคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย และนำมาปรับใช้เพื่อควบคุมความประพฤติของบุคคลที่เข้าทำสัญญากับด้วยว่า “บุคคลทุกคนจะต้องกระทำการโดยสุจริต” ถึงแม้ในกรณีที่คู่สัญญาจะได้ใช้สิทธิของตนโดยชอบก็ตาม แต่หากการทำสัญญานั้นได้ทำให้คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งต้องรับภาระที่หนักขึ้นจนเกินสมควร ศาลเยอรมันก็สามารถนำหลักสุจริตนี้มาปรับ เพื่อใช้แก้ไขสัญญา และเพื่อก่อให้เกิดความเป็นธรรม หรือศาลอาจเข้าแทรกแซง ถ้าเห็นว่า การทำสัญญาดังกล่าวเป็นการกระทำที่ขัดต่อหลักสุจริต เพื่อก่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายเป็นกรณีๆ ไป<sup>163</sup> หลักสุจริตตามกฎหมายเยอรมันจึงถือเป็นข้อจำกัดอย่างหนึ่งของหลักเสรีภาพในการทำสัญญา

นอกจากนี้ หลักสุจริตยังปรากฏอยู่ในมาตรการทางกฎหมายอื่นๆ เช่น หลักการใช้สิทธิเกินส่วนตามที่ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 826 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งเยอรมัน ซึ่งวางหลักไว้ว่า “บุคคลใดจงใจก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่น ไม่ว่าจะกรณีใดอันเป็นการฝ่าฝืนต่อศีลธรรมอันดี ผู้นั้นจะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายนั้น”<sup>164</sup> และในมาตรา 226 ซึ่งวางหลักไว้ว่า “การใช้สิทธิที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่นนั้น เป็นการกระทำอันไม่ชอบด้วยกฎหมาย”<sup>165</sup> ดังนั้น จึงจะเห็นได้ว่า หลักการใช้สิทธิเกินส่วนของประเทศสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีนั้นมุ่งเน้นที่จะให้คุ้มครองแก่ความเสียหายที่อาจเกิดจากการกระทำที่ขัดต่อกฎหมาย หรือขัดต่อศีลธรรมอันดีของประชาชน หรือการใช้สิทธิของตนที่มีอยู่โดยมิชอบ และทำให้บุคคลอื่นเสียหายเป็นสำคัญ

ดังนั้น หลักสุจริตตามกฎหมายแพ่งเยอรมันจึงถือเป็นข้อจำกัดอย่างหนึ่งของหลักเสรีภาพในการทำสัญญา ที่ทำให้เกิดความเป็นธรรมต่อคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย

<sup>162</sup> ประสิทธิ์ โฉมวิไลกุล. (2548). *กฎหมายแพ่ง: หลักทั่วไป คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 4-14*. หน้า 79.

<sup>163</sup> แหล่งเดิม. หน้า 86.

<sup>164</sup> Article 826 “The person who intentionally causes damage to another in a manner contra bonus mores is bound to compensate the other for this damage.”

<sup>165</sup> Article 226 “The exercise of right which can only have the purpose of causing injury to another is unlawful.”

## บทที่ 4

### ปัญหาและวิเคราะห์ปัญหาข้อสัญญาในเงื่อนไขกรรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์

กรรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์เป็นเอกสารที่ได้กำหนดรายละเอียดและสาระสำคัญต่างๆ อันเป็นเงื่อนไขผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัยที่ได้ตกลงกันไว้ เช่น ค่าเบี้ยประกันภัย เงื่อนไข การชดใช้ค่าสินไหมทดแทน และเรื่องอื่นๆ ที่เกี่ยวกับการประกันภัย โดยกรรมธรรม์ประกันภัย จะเป็นหลักฐานในการกำหนดสิทธิหน้าที่ต่างๆ ตามสัญญาประกันภัย

แต่อย่างไรก็ตามในการออกกรรมธรรม์ประกันภัยของผู้รับประกันภัยนั้นกฎหมายบังคับ ให้กรรมธรรม์ประกันภัยต่างๆ ต้องได้รับความเห็นชอบจากนายทะเบียนของสำนักงานคณะกรรมการ กำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) ก่อนซึ่งเป็นการกำกับดูแลจากภาครัฐส่วนหนึ่ง และในขณะเดียวกันภาครัฐก็ได้ออกพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 มา เพื่อช่วยคุ้มครองสิทธิประโยชน์ของผู้สัญญาฝ่ายผู้เอาประกันภัยมิให้ถูกเอาเปรียบจากผู้รับประกันภัย ที่มีอำนาจต่อรองที่เหนือกว่าในทางเศรษฐกิจและการพาณิชย์ที่สูงกว่าอีกชั้นหนึ่ง

การควบคุมและการกำกับดูแลข้อสัญญากรรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์นั้นมิได้มีการ บัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แต่ได้กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 ในหมวดที่ 2 เรื่องการควบคุมบริษัท มาตรา 29 มีข้อความดังต่อไปนี้

“...มาตรา 29 กรรมธรรม์ประกันภัยที่บริษัทออกให้แก่ผู้เอาประกันภัย ต้องเป็นไปตาม แบบและข้อความที่นายทะเบียนได้ให้ความเห็นชอบ ทั้งนี้ รวมทั้งเอกสารประกอบหรือแนบท้าย กรรมธรรม์ประกันภัยด้วย

แบบและข้อความที่นายทะเบียนได้ให้ความเห็นชอบไว้แล้วตามวรรคหนึ่ง เมื่อ นายทะเบียนเห็นสมควรหรือเมื่อบริษัทร้องขอ นายทะเบียนจะสั่งให้แก้ไขเปลี่ยนแปลงเพิ่มเติม หรือยกเลิกแบบหรือข้อความนั้นบางส่วนหรือทั้งหมดก็ได้

ในกรณีที่บริษัทออกกรรมธรรม์ประกันภัยแตกต่างไปจากแบบหรือข้อความที่นาย ทะเบียนได้ให้ความเห็นชอบตามวรรคหนึ่งหรือวรรคสอง ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประ โยชน์ตาม กรรมธรรม์ประกันภัยมีสิทธิเลือกให้บริษัทต้องรับผิดชอบในการชำระหนี้ตามแบบกรรมธรรม์ประกันภัย หรือข้อความที่บริษัทออกให้ นั้น หรือตามแบบหรือข้อความที่นายทะเบียนได้ให้ความเห็นชอบไว้ แล้วก็ได้ และไม่ว่าผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์ตามกรรมธรรม์ประกันภัยจะใช้สิทธิเห็นชอบ

ไว้แล้วก็ได้ และไม่ว่าผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์ตามกฎหมายประกันภัยจะใช้สิทธิดังกล่าวนี้ประการใดหรือไม่ ย่อมไม่เป็นเหตุให้บริษัทพ้นความผิดที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้

ในกรณีที่บริษัทออกกรมธรรม์ประกันภัยโดยใช้แบบหรือข้อความที่นายทะเบียนมิได้ให้ความเห็นชอบตามวรรคหนึ่งหรือวรรคสอง ผู้เอาประกันภัยจะเลือกให้บริษัทต้องรับผิดชอบตามกฎหมายประกันภัยนั้น หรือจะบอกเลิกสัญญาประกันภัยนั้นเสียและให้บริษัทคืนเบี้ยประกันภัยทั้งสิ้นที่ได้ชำระไว้แล้วแก่บริษัทก็ได้ และไม่ว่าผู้เอาประกันภัยจะใช้สิทธิดังกล่าวนี้ประการใดหรือไม่ ย่อมไม่เป็นเหตุให้บริษัทพ้นความผิดที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้...”

นอกจากนี้ก่อนที่ผู้รับประกันภัยจะนำกรมธรรม์ประกันภัยเสนอขายต่อผู้เอาประกันภัยนั้น ผู้รับประกันภัยก็ต้องเสนอพิกัดอัตราเบี้ยประกันภัยต่อทะเบียนก่อน เมื่อนายทะเบียนได้ให้ความเห็นชอบแล้ว จึงพิกัดอัตราเบี้ยประกันภัยไปเสนอขายกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ต่อผู้เอาประกันภัยได้ตามพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 มาตรา 30 ซึ่งได้บัญญัติว่า “...อัตราเบี้ยประกันภัยที่บริษัทกำหนด จะต้องได้รับความเห็นชอบจากนายทะเบียน

อัตราเบี้ยประกันภัยที่นายทะเบียนเห็นชอบไว้แล้ว เมื่อนายทะเบียนเห็นสมควรหรือเมื่อบริษัทร้องขอ นายทะเบียนจะสั่งให้เปลี่ยนอัตรานั้นเสียใหม่ก็ได้ การเปลี่ยนอัตราใหม่ไม่มีผลกระทบต่อกรมธรรม์ประกันภัยที่ได้กำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยที่นายทะเบียนได้ให้ความเห็นชอบไว้ก่อนแล้ว...”

อาศัยอำนาจตามความใน มาตรา 29 วรรคสอง และมาตรา 30 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 นายทะเบียนจึงได้มีคำสั่งนายทะเบียน ให้ผู้รับประกันภัยใช้แบบ ข้อความกรมธรรม์ประกันภัย เอกสารประกอบ และเอกสารแนบท้าย ตามคำสั่งนายทะเบียนที่ 22/2551 “เรื่อง ให้ใช้แบบ ข้อความกรมธรรม์ประกันภัย เอกสารประกอบ และเอกสารแนบท้ายที่แก้ไขปรับปรุงแทนแบบ ข้อความกรมธรรม์ประกันภัย เอกสารประกอบ และเอกสารแนบท้ายที่ถูกยกเลิก” และปรับปรุงแก้ไขตามคำสั่งนายทะเบียนที่ 27/2554 “เรื่อง ให้แก้ไขแบบ ข้อความกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์รวมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และพิกัดอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์” เพื่อให้ผู้รับประกันภัยใช้แบบ ข้อความกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ เอกสารประกอบ และเอกสารแนบท้าย ตามคำสั่งนายทะเบียน โดยก่อนที่ผู้รับประกันภัยจะนำกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์และพิกัดอัตราเบี้ยประกันภัยไปเสนอขายต่อผู้เอาประกันภัยหรือประชาชนทั่วไปนั้นผู้รับประกันภัยยังต้องเสนอกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์และพิกัดอัตราเบี้ยประกันภัยดังกล่าวให้นายทะเบียนได้พิจารณาและได้รับความเห็นชอบก่อน แต่หากผู้รับประกันภัยใดฝ่าฝืนมาตรานี้ ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 300,000 บาท ซึ่งกำหนดไว้ในพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 มาตรา 90

อย่างไรก็ตามแม้ว่าจะเป็นกรรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ที่ได้รับความเห็นชอบจากนายทะเบียนแล้ว ก็ยังมีข้อสัญญาเงื่อนไขกรรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์บางข้อที่มีลักษณะเป็นการให้ความคุ้มครองจนทำให้ผู้เอาประกันภัยจะได้รับความระมัดระวังในการขับขี่รถยนต์จนก่อให้เกิดความเสียหายต่อบุคคลอื่นทำให้เศรษฐกิจของประเทศชาติต้องได้รับความเสียหาย หรือข้อสัญญาประกันภัยรถยนต์บางข้อที่ยังไม่ชัดเจนทำให้เกิดการถกเถียงกันจนกลายเป็นข้อพิพาทเกิดขึ้น หรือข้อสัญญาประกันภัยรถยนต์บางข้อที่ตีความผูกพันบุคคลภายนอกทั้งที่ไม่ใช่คู่สัญญาหรือข้อสัญญาในกรรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์บางข้อมีลักษณะที่เอาเปรียบผู้เอาประกันภัยจนมากเกินไป

ตามกรรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ ได้มีการแบ่งความคุ้มครองออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่

1. การประกันภัยบุคคล เป็นการประกันภัยเกี่ยวกับภัยที่ก่อให้เกิดความเสียหายเกี่ยวกับบุคคลหรือที่เกิดกับบุคคล ได้แก่ การประกันอุบัติเหตุส่วนบุคคล
2. การประกันภัยทรัพย์สิน เป็นการประกันภัยที่บริษัทผู้รับประกันภัยทำสัญญายินยอมที่จะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนหรือชดใช้เงินจำนวนหนึ่ง ให้กับผู้เอาประกันภัยในกรณีที่เกิดความเสียหายเกี่ยวกับทรัพย์สินที่เอาประกันภัย
3. การประกันภัยความรับผิดตามกฎหมาย เป็นการประกันภัยที่บริษัทผู้รับประกันภัยทำสัญญายินยอมจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทน หรือชดใช้เงินจำนวนหนึ่งให้กับบุคคลภายนอกผู้ได้รับความเสียหายที่เกิดกับชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สิน อันเกิดจากการกระทำของผู้เอาประกันภัย หรือเรียกอีกว่า การประกันภัยค่าจูน

#### 4.1 ปัญหาเกี่ยวกับความหมายของคำว่า “ผู้เอาประกันภัย” ในข้อสัญญาเงื่อนไขกรรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์มีความหมายไม่ชัดเจน

ตามเงื่อนไขของกรรมธรรม์ประกันภัย ในหมวดเงื่อนไขทั่วไป ในข้อ 2. คำนิยามศัพท์เมื่อใช้ในกรรมธรรม์ประกันภัย หรือเอกสารแนบท้ายกรรมธรรม์ประกันภัยนี้ ได้ให้คำนิยามของคำว่า “ผู้เอาประกันภัย” หมายถึง บุคคลที่ระบุชื่อเป็นผู้เอาประกันภัยในตาราง และตามข้อ 9. การโอนรถยนต์ได้ระบุว่า “...เมื่อผู้เอาประกันภัยได้โอนรถให้แก่ผู้อื่น ให้ถือว่า ผู้รับโอนเป็นผู้เอาประกันภัยตามกรรมธรรม์ประกันภัยนี้ และบริษัทต้องรับผิดชอบตามกรรมธรรม์ประกันภัยต่อไปตลอดอายุกรรมธรรม์ประกันภัยที่เหลืออยู่...”

ตามเงื่อนไขของกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ หมวดการคุ้มครองความรับผิดต่อบุคคลภายนอก ข้อ 8. ข้อสัญญาพิเศษ ได้ระบุว่า “...ภายใต้จำนวนเงินจำกัดความรับผิดที่ระบุไว้ในตารางบริษัทจะไม่ยกเอาความไม่สมบูรณ์แห่งกรมธรรม์ประกันภัย หรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้เอาประกันภัย หรือ ข้อ 7.1 ข้อ 7.2 ข้อ 7.3 ข้อ 7.4 ข้อ 7.5<sup>166</sup> หรือเงื่อนไขทั่วไป เว้นแต่ข้อ 3 หมวดเงื่อนไขทั่วไป เป็นข้อต่อสู้บุคคลภายนอกเพื่อปฏิเสธความรับผิดตาม 1.1 ในหมวดนี้

ส่วนเงื่อนไข 7.6 บริษัทจะไม่นำมาเป็นข้อต่อสู้บุคคลภายนอก เพื่อปฏิเสธความรับผิดทั้งตาม 1.1 และ 1.2 ในหมวดนี้

ในกรณีที่บริษัทไม่ต้องรับผิดตามกฎหมาย หรือรับผิดตามกรมธรรม์ประกันภัยนี้ต่อผู้เอาประกันภัย แต่บริษัทได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแล้วตามวรรคหนึ่งและวรรคสองในความรับผิดที่ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดต่อบุคคลภายนอกไปแล้ว ผู้เอาประกันภัยต้องใช้จำนวนเงินที่บริษัทได้จ่ายไปนั้นคืนให้บริษัทภายใน 7 วันนับแต่ได้รับหนังสือเรียกร้องจากบริษัท...”

โดยคำสั่งนายทะเบียนที่ 11/2552 ลงวันที่ 29 เมษายน 2552 ที่ออกโดยสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) ได้ตีความหมายของคำว่า “ผู้เอาประกันภัย” กว้างกว่าความหมายตามคำนิยามศัพท์ตามเงื่อนไขของกรมธรรม์ประกันภัย ในหมวดเงื่อนไขทั่วไป ในข้อ 2. โดยคำสั่งนายทะเบียนดังกล่าวได้ตีความคำว่า “ผู้เอาประกันภัย” ที่จะถูกเรียกค่าสินไหมทดแทนคืนจากบริษัทประกันภัยนั้น หมายถึง ผู้เอาประกันภัยที่เป็นผู้ทำละเมิดต่อบุคคลภายนอก อาจจะมีใช่ผู้เอาประกันภัยที่ระบุชื่อเป็นผู้เอาประกันภัยในตารางก็ได้ เช่น นายแดงทำประกันภัยไว้กับบริษัทประกันภัย นายขาวอีมรยนต์นายแดงไปใช้ ไปประสบอุบัติเหตุทำให้บุคคลภายนอกได้รับบาดเจ็บ แต่ขณะเกิดเหตุนายขาวซึ่งเป็นผู้ขับขี่ มีปริมาณแอลกอฮอล์ใน

<sup>166</sup> ตามเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ หมวดการคุ้มครองความรับผิดต่อบุคคลภายนอก ข้อ 7. การยกเว้นทั่วไป การประกันภัยตามหมวดนี้ ไม่คุ้มครองรับผิดอันเกิดจาก

7.1 การใช้รถยนต์นอกอาณาเขตคุ้มครอง

7.2 การใช้รถยนต์ในทางผิดกฎหมาย เช่น ใช้รถยนต์ไปปล้นทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือใช้ชนาเสพคิด เป็นต้น

7.3 การใช้ในการแข่งขันความเร็ว

7.4 การใช้ลากจูงหรือผลักดัน เว้นแต่รถที่ถูกลากจูงหรือถูกผลักดันได้ประกันภัยไว้กับบริษัทด้วย หรือเป็นรถลากจูงโดยสภาพ หรือรถที่มีระบบห้ามล้อเชื่อมโยงถึงกัน

7.5 ความรับผิดซึ่งเกิดจากสัญญาที่ผู้ขับขี่ทำขึ้น ซึ่งถ้าไม่มีสัญญานั้นแล้วความรับผิดของผู้ขับขี่จะไม่เกิดขึ้น

7.6 การขับขี่โดยบุคคลซึ่งในขณะที่ขับขี่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเส้นเลือดไม่น้อยกว่า 150 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์

เส้นเลือดไม่น้อยกว่า 150 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ หากกรณีดังกล่าวนายขาเป็นฝ่ายที่จะต้องรับผิดชอบตามกฎหมายแล้ว ขณะนั้นต้องถือว่านายขาเป็นผู้เอาประกันภัยหาใช้นายแดงไม่ เมื่อบริษัทประกันภัยได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย อนามัย หรือทรัพย์สินของบุคคลภายนอกตามเงื่อนไขของกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ หมวดการคุ้มครองความรับผิดต่อบุคคลภายนอก ข้อตกลงคุ้มครอง 1.1 และ 1.2<sup>167</sup> เมื่อพิจารณาแล้วจะพบว่าตามเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัย หมวดการคุ้มครองความรับผิดต่อบุคคลภายนอก ข้อ 8 นั้น ได้ตีความหมาย “ผู้เอาประกันภัย” ได้แก่ผู้เอาประกันภัยค่านิยามศัพท์ของกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ ในหมวดเงื่อนไขทั่วไปแล้วยังหมายความรวมถึงผู้ขับขี่ที่มีใช้ผู้เอาประกันภัยด้วย โดยตามคำสั่งนายทะเบียนได้ตีความว่าผู้ขับขี่ที่มีใช้ผู้เอาประกันภัยถือว่าเป็นคู่สัญญาประกันภัย ที่ต้องผูกพันตามสัญญาประกันภัยต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนคืนให้แก่ผู้รับประกันภัย ตามเงื่อนไขของกรมธรรม์รถยนต์ หมวดการคุ้มครองความรับผิดต่อบุคคลภายนอก ข้อ 8. ด้วย ซึ่งข้อความตามเงื่อนไขของกรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าวอาจทำให้ผู้เอาประกันภัยหรือประชาชนโดยทั่วไปอ่านเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยแล้วเข้าใจความหมายของคำว่า “ผู้เอาประกันภัย” ในข้อสัญญานั้นผิดไป ทำให้เกิดเป็นข้อพิพาทจนต้องมีการฟ้องร้องต่อศาลหรืออนุญาโตตุลาการ ด้วยเหตุดังกล่าวจึงเห็นสมควรมีการแก้ไขปรับปรุงข้อสัญญาเงื่อนไขของกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ หมวดการคุ้มครองความรับผิดต่อบุคคลภายนอก ข้อ 8. ดังกล่าวในส่วนคำว่า “ผู้เอาประกันภัย” ให้ชัดเจนตรงตามเจตนารมณ์และข้อเท็จจริงด้วย หากจะหมายความรวมถึงผู้ขับขี่ที่จักต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนคืนให้แก่ผู้รับประกันภัยด้วย ก็ควรที่จะระบุเพิ่มเติมคำว่า “ผู้ขับขี่” ลงไปในข้อสัญญาตามเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ดังกล่าวเลย เพื่อให้เกิดความชัดเจนและป้องกันการโต้เถียงกัน

<sup>167</sup> สมาคมประกันวินาศภัย. (ม.ป.ป.). คู่มือตีความกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ ตามคำสั่งนายทะเบียนที่ 11/2552 ลงวันที่ 29 เมษายน 2552. หน้า 73-74.

#### 4.2 ปัญหาการเรียกค่าสินไหมทดแทนคืนในกรณีผู้ขับขี่ที่มีผู้เอาประกันภัยปฏิบัติผิดเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ หมวดการคุ้มครองความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก ข้อ 8.

ในกรณีที่ผู้ขับขี่ซึ่งมิใช่ผู้เอาประกันภัยได้ขับขี่รถยนต์คันที่เอาประกันภัยแล้วปฏิบัติผิดเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ หมวดการคุ้มครองความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก ข้อ 7<sup>168</sup> นั้น หากผู้รับประกันภัยได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกไป ตามเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ หมวดการคุ้มครองความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก ข้อ 8.<sup>169</sup> แล้วตามคู่มือตีความกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ ตามคำสั่งนายทะเบียนที่ 11/2552 ลงวันที่ 29 เมษายน 2552 ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) ได้ให้ตีความคำว่า “ผู้เอาประกันภัย” ตามกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ หมวดการคุ้มครองความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก ข้อ 8. ว่าผู้เอาประกันภัยที่จะถูกเรียกค่าสินไหมทดแทนคืนจากบริษัทนั้น หมายถึง ผู้เอาประกันภัยที่

<sup>168</sup> ตามเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ หมวดการคุ้มครองความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก ข้อ 7. การยกเว้นทั่วไป การประกันภัยตามหมวดนี้ ไม่คุ้มครองรับผิดชอบอันเกิดจาก

7.1 การใช้รถยนต์นอกอาณาเขตคุ้มครอง

7.2 การใช้รถยนต์ในทางผิดกฎหมาย เช่น ใช้รถยนต์ไปปล้นทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือใช้ขนยาเสพติด เป็นต้น

7.3 การใช้ในการแข่งขันความเร็ว

7.4 การใช้ลากจูงหรือผลักดัน เว้นแต่รถที่ถูกลากจูงหรือถูกผลักดันได้ประกันภัยไว้กับบริษัทด้วย หรือเป็นรถลากจูงโดยสภาพ หรือรถที่มีระบบห้ามล้อเชื่อมโยงถึงกัน

7.5 ความรับผิดซึ่งเกิดจากสัญญาที่ผู้ขับขี่ทำขึ้น ซึ่งถ้าไม่มีสัญญานั้นแล้วความรับผิดของผู้ขับขี่จะไม่เกิดขึ้น

7.6 การขับขี่โดยบุคคลซึ่งในขณะที่ขับขี่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเส้นเลือดไม่น้อยกว่า 150 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์

<sup>169</sup> ตามเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัย หมวดการคุ้มครองความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก ข้อ 8. ข้อสัญญาพิเศษ ภายใต้จำนวนเงินจำกัดความรับผิดที่ระบุไว้ในตาราง บริษัทจะไม่ยกเอาความไม่สมบูรณ์แห่งกรมธรรม์ประกันภัย หรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้เอาประกันภัย หรือข้อ 7.1 ข้อ 7.2 ข้อ 7.3 ข้อ 7.4 ข้อ 7.5 หรือเงื่อนไขทั่วไป เว้นแต่ข้อ 3 ของหมวดเงื่อนไขทั่วไป เป็นข้อต่อส่วนบุคคลภายนอกเพื่อปฏิเสธความรับผิดตาม 1.1 ในหมวดนี้

ส่วนเงื่อนไข 7.6 บริษัทจะไม่นำมาเป็นข้อต่อส่วนบุคคลภายนอก เพื่อปฏิเสธความรับผิดทั้งตาม 1.1 และ 1.2 ในหมวดนี้

ในกรณีที่บริษัทไม่ต้องรับผิดตามกฎหมาย หรือรับผิดตามกรมธรรม์ประกันภัยนี้ต่อผู้เอาประกันภัย แต่บริษัทได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนไปแล้วตามวรรคหนึ่งและวรรคสองในความรับผิดที่ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกไปแล้ว ผู้เอาประกันภัยต้องใช้จำนวนเงินที่บริษัทได้จ่ายไปนั้นคืนให้บริษัทภายใน 7 วัน นับแต่ได้รับหนังสือเรียกร้องจากบริษัท.

เป็นผู้กระทำละเมิดต่อบุคคลภายนอก อาจมิใช่ผู้เอาประกันภัยที่ระบุชื่อเป็นผู้เอาประกันภัยในตารางก็ได้ เช่น นายแดงทำประกันภัยรถยนต์ไว้กับบริษัท นายขาวยืมรถยนต์นายแดงไปใช้ไปประสบอุบัติเหตุทำให้บุคคลภายนอกได้รับบาดเจ็บ แต่ขณะเกิดเหตุ นายขาวซึ่งเป็นผู้ขับขี่ มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเส้นเลือดไม่น้อยกว่า 150 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ หากกรณีดังกล่าว นายขาวเป็นฝ่ายที่จะต้องรับผิดชอบตามกฎหมายแล้ว ขณะนั้นต้องถือว่านายขาวคือผู้เอาประกันภัยหาใช่ นายแดงไม่ บริษัทเมื่อชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามข้อตกลงคุ้มครองความเสียหายต่อชีวิต ร่างกายอนามัย ให้แก่บุคคลภายนอกไปแล้ว ก็จะเรียกคืนจากนายขาว มิใช่เรียกคืนจากนายแดง ย่อมแสดงให้เห็นว่าหากผู้ขับขี่ที่มีผู้เอาประกันภัยได้ขับขี่รถยนต์ปฏิบัติผิดเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ หมวดการคุ้มครองความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก ข้อ 7. ให้ถือว่าผู้ขับขี่นั้นเป็นผู้เอาประกันภัย เมื่อผู้รับประกันภัยได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกแล้ว ให้ผู้รับประกันภัยใช้สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนคืนจากผู้ขับขี่ซึ่งมิใช่ผู้เอาประกันภัยเท่านั้น

หากพิจารณาจากเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ดังกล่าว ผู้ขับขี่ที่มีผู้เอาประกันภัยที่ขับขี่รถยนต์คันที่เอาประกันภัยสามารถแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ

1. ผู้ขับขี่รถยนต์คันที่เอาประกันภัยโดยได้รับความยินยอมจากผู้เอาประกันภัยตามเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ หมวดการคุ้มครองความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก ข้อ 4.<sup>170</sup> ให้ถือเสมือนหนึ่งเป็นผู้เอาประกันภัย เช่น ผู้เอาประกันภัยเป็นนายจ้าง ได้ยินยอมให้ลูกจ้างขับขี่รถยนต์คันเอาประกันภัย หรือผู้เอาประกันภัยได้ยินยอมให้ สามี ภริยา หรือบุตร เป็นผู้ขับขี่รถยนต์คันที่เอาประกันภัยแทน เป็นต้น ซึ่งเห็นได้ว่าผู้เอาประกันภัยมีความเกี่ยวข้องกับผู้ขับขี่ต้องรับผิดชอบร่วมกันกับผู้ขับขี่
2. ผู้ขับขี่รถยนต์คันที่เอาประกันภัยโดยไม่ได้รับความยินยอมจากผู้เอาประกันภัย เช่น ลูกจ้างแอบนำรถไปใช้นอกเวลาทำงาน เป็นต้น ผู้เอาประกันภัยไม่ได้เกี่ยวข้องกับผู้ขับขี่ จึงไม่ต้องร่วมรับผิดชอบกับผู้ขับขี่แต่อย่างใด

<sup>170</sup> เงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ หมวดการคุ้มครองความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก ข้อ 4 การคุ้มครองความรับผิดชอบของผู้ขับขี่

บริษัทจะถือว่าบุคคลใดซึ่งขับขี่รถยนต์ โดยได้รับความยินยอมจากผู้เอาประกันภัยเสมือนหนึ่งเป็นผู้เอาประกันภัยเอง แต่มีเงื่อนไขว่า

4.1 บุคคลนั้นต้องปฏิบัติตามเสมือนหนึ่งเป็นผู้เอาประกันภัยเอง และอยู่ภายใต้ข้อกำหนดตามกรมธรรม์ประกันภัยนี้

4.2 บุคคลนั้นไม่ได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจากกรมธรรม์ประกันภัยอื่นหรือได้รับแต่ไม่เพียงพอ บริษัทจึงจะรับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเฉพาะส่วนที่เกินเท่านั้น.

เมื่อพิจารณาตามเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัย หมวดการคุ้มครองความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกแล้ว จะพบว่าเงื่อนไขดังกล่าวเป็นการรับประกันภัยค่าจ้าง ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 887 วรรคแรก ซึ่งได้บัญญัติว่า “อันว่าประกันภัยค่าจ้างนั้น คือ สัญญาประกันภัยซึ่งผู้รับประกันภัยตกลงว่าจะใช้ค่าสินไหมทดแทนในนามของผู้เอาประกันภัยเพื่อความวินาศภัยอันเกิดขึ้นแก่บุคคลอีกคนหนึ่ง และซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบ” จึงเห็นได้ว่าการรับประกันภัยค่าจ้าง คือ สัญญาประกันภัยซึ่งผู้รับประกันภัยตกลงจะใช้ค่าสินไหมทดแทนในนามของผู้เอาประกันภัยเพื่อความวินาศภัยอันเกิดแก่บุคคลภายนอก<sup>171</sup> เพราะผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก โดยความรับผิดที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบนั้น จะต้องเป็นความรับผิดชอบตามกฎหมาย<sup>172</sup> เป็นการ “การประกันภัยความรับผิด”

ตามเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัย หมวดการคุ้มครองความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก ข้อ 1. ข้อตกลงคุ้มครอง ได้ระบุว่า “บริษัทจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความสูญเสีย หรือความเสียหายอย่างใด ๆ อันเกิดแก่บุคคลภายนอก ซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย เนื่องจากอุบัติเหตุอันเกิดจากรถยนต์ที่ใช้ หรืออยู่ในทาง หรือสิ่งที่บรรทุก หรือติดตั้งในรถยนต์นั้น ในระหว่างระยะเวลาประกันภัย ในนามผู้เอาประกันภัย”

การที่ผู้รับประกันภัยได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกตามเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัย หมวดการคุ้มครองความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก ข้อ 8. นั้น ก็เป็นการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกในนามของผู้เอาประกันภัย ถือว่าเป็นการรับประกันภัยค่าจ้าง ดังนั้น เมื่อผู้เอาประกันภัยปฏิบัติผิดเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ หากผู้รับประกันภัยได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอก ผู้เอาประกันภัยก็ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนดังกล่าวคืนให้แก่ผู้รับประกันภัยตามข้อสัญญาในเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัย หมวดการคุ้มครองความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก ข้อ 8.

ดังนั้นในกรณีที่ผู้ขับขี่ที่มีผู้เอาประกันภัยปฏิบัติผิดเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ ผู้รับประกันภัยก็ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกตามเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัย หมวดการคุ้มครองความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก ข้อ 8. ได้ นั่น ต้องเป็นกรณีที่ผู้เอาประกันภัยมีความเกี่ยวข้องกับผู้ขับขี่คือยินยอมให้ผู้ขับขี่ขับรถคันที่เอาประกันภัยและจะต้องร่วมรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก เมื่อผู้รับประกันภัยได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกในนามของผู้เอาประกันภัยตามสัญญาประกันภัยค่าจ้างแล้ว ผู้เอาประกันภัยจะต้อง

<sup>171</sup> คำพิพากษาฎีกาที่ 628-629/2539, 4133/2542.

<sup>172</sup> คำพิพากษาฎีกาที่ 19/2543.

ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนคืนให้แก่ผู้รับประกันภัย ตามเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัย หมวดการคุ้มครองความรับผิดต่อบุคคลภายนอก ข้อ 8. เช่นกัน ตามคำสั่งนายทะเบียนที่ 11/2552 ลงวันที่ 29 เมษายน 2552 ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) ได้ตีความว่าผู้ขับขี่ซึ่งมิใช่ผู้เอาประกันภัยได้ปฏิบัติผิดเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ หมวดการคุ้มครองความรับผิดต่อบุคคลภายนอก ข้อ 7. ให้ถือว่าเป็นผู้เอาประกันภัย เมื่อผู้รับประกันภัยได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกตามเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ หมวดการคุ้มครองความรับผิดต่อบุคคลภายนอก ข้อ 8. แล้ว ให้ผู้รับประกันภัยเรียกคืนค่าสินไหมทดแทนคืนจากผู้ขับขี่ซึ่งมิใช่ผู้เอาประกันภัยแต่เพียงผู้เดียว ทั้งที่ผู้ขับขี่นั้นก็ได้เป็นคู่สัญญา หรือยินยอมให้ผู้รับประกันภัยชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกแต่อย่างใด การที่ผู้รับประกันภัยชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกนั้นเป็นการรับประกันภัยค่าเงิน ที่ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดต่อบุคคลภายนอก ดังนั้น ผู้ขับขี่ซึ่งมิใช่ผู้เอาประกันภัยปฏิบัติผิดเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัย หากผู้รับประกันภัยจะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกตามเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัย หมวดการคุ้มครองความรับผิดต่อบุคคลภายนอก ข้อ 8. นั้น ผู้ขับขี่จะต้องได้รับความยินยอมจากผู้เอาประกันภัยให้ขับขี่รถยนต์คันที่เอาประกันภัย เพราะหากผู้ขับขี่นั้นปฏิบัติผิดเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัย ผู้เอาประกันภัยจะต้องร่วมรับผิดกับผู้ขับขี่ที่ตนให้ความยินยอมด้วย เมื่อผู้รับประกันภัยได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกในนามผู้เอาประกันภัยไปแล้ว ผู้รับประกันภัยก็สามารถเรียกคืนจากผู้เอาประกันภัยได้ตามข้อสัญญาในเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัย หมวดการคุ้มครองความรับผิดต่อบุคคลภายนอก ข้อ 8. เมื่อผู้เอาประกันภัยได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนคืนให้แก่ผู้รับประกันภัยแล้ว ก็เป็นเรื่องระหว่างผู้เอาประกันภัยที่จะไปใช้สิทธิไล่เบี้ยเรียกค่าสินไหมทดแทนคืนจากผู้ขับขี่ที่ตนได้ยินยอมให้ขับขี่รถยนต์คันที่เอาประกันภัยเอง จะให้ผู้รับประกันภัยเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนคืนตามข้อสัญญาเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัย หมวดการคุ้มครองความรับผิดต่อบุคคลภายนอก ข้อ 8. จากผู้ขับขี่ซึ่งมิใช่ผู้เอาประกันภัย และมีคู่สัญญา เพียงบุคคลเดียวตามคำสั่งนายทะเบียนที่ 11/2552 ลงวันที่ 29 เมษายน 2552 ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) ไม่ได้ แต่หากผู้เอาประกันภัยไม่ยินยอมให้ผู้ขับขี่ขับรถยนต์คันที่เอาประกันภัย ผู้เอาประกันภัยก็ไม่ต้องรับผิดตามกฎหมายต่อบุคคลภายนอก ดังนั้นเมื่อผู้เอาประกันภัยไม่ต้องรับผิดต่อบุคคลภายนอกแล้วผู้รับประกันภัยก็ไม่ต้องรับผิดต่อบุคคลภายนอกด้วย ผู้รับประกันภัยจะรับผิดต่อบุคคลภายนอกก็ต่อเมื่อผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดต่อบุคคลภายนอก

### 4.3 ปัญหาความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยในกรณีที่ผิคนัดตามข้อสัญญาในเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์

ในกรณีที่ผู้เอาประกันหรือผู้ขับขี่ซึ่งได้รับความยินยอมจากผู้เอาประกันภัยได้ขับขี่รถยนต์คันที่เอาประกันภัยประเภทเป็นเหตุให้เฉี่ยวชนกับรถยนต์ของบุคคลภายนอก ถือว่าผู้เอาประกันภัยหรือผู้ขับขี่นั้นเป็นผู้กระทำละเมิดต่อบุคคลภายนอก ซึ่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 206<sup>173</sup> ซึ่งถือว่าผู้เอาประกันภัยและผู้ขับขี่รถยนต์คันที่กระทำละเมิดนั้นผิคนัดตั้งแต่วันที่ทำการละเมิด

ในส่วนของผู้รับประกันภัยซึ่งได้รับประกันภัยค่าจนไว้ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 887 โดยมีข้อตกลงว่าหากผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกแล้ว ผู้รับประกันภัยจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกในนามของผู้เอาประกันภัยตามสัญญาประกันภัย ซึ่งตามเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ หมวดเงื่อนไขทั่วไป ข้อ 5 หากผู้รับประกันภัยปฏิเสธการจ่ายสินไหมทดแทน ข้อสัญญาได้กำหนดว่า “เมื่อมีการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนต่อบริษัท และหากบริษัทปฏิเสธความรับผิดชอบไม่ว่าด้วยเหตุใดก็ตามจนเป็นเหตุให้ผู้เอาประกันภัยหรือผู้เสียหายนำคดีขึ้นสู่การพิจารณาของศาลหรือเสนอข้อพิพาทต่ออนุญาโตตุลาการ หากศาลพิพากษาหรืออนุญาโตตุลาการชี้ขาดให้บริษัทแพ้คดี บริษัทจะต้องรับผิดชอบต่อผู้เอาประกันภัยหรือผู้เสียหายนั้น โดยชดใช้ค่าเสียหายตามคำพิพากษา หรือคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการพร้อมดอกเบี้ยผิคนัดตามกฎหมายกำหนด นับตั้งแต่วันที่ผิคนัด”

เมื่อนำมาพิจารณาตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์แล้ว การรับประกันภัยค่าจนนั้นคือ การที่ผู้รับประกันภัยตกลงที่จะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เสียหายเพื่อความวินาศภัยอันเกิดขึ้นตามเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์เท่านั้น มิได้เป็นผู้กระทำละเมิด หรือต้องร่วมรับผิดชอบกับผู้กระทำละเมิดอย่างลูกหนี้ร่วม ประกอบกับนี้หรือค่าสินไหมทดแทนตามเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ มิได้กำหนดเวลาชำระหนี้ไว้ตามวันแห่งปฏิทิน เมื่อไม่มีการกำหนดเวลาการชำระหนี้ จึงต้องมีการทวงถามให้ผู้รับประกันภัยชำระหนี้ตามสัญญาประกันภัยก่อนหากผู้รับประกันภัยปฏิเสธการชำระหนี้จึงถือว่าเป็นการผิคนัด ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 204<sup>174</sup> เช่น

<sup>173</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 206 ได้บัญญัติว่า “ในกรณีหนึ่งอันเกิดแต่มูลละเมิด ลูกหนี้ได้ชื่อว่าผิคนัดมาแต่เวลาที่ทำการละเมิด.”

<sup>174</sup> ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 204 ได้บัญญัติว่า “ถ้าหนี้ถึงกำหนดชำระแล้ว และภายหลังแต่นั้นเจ้าหนี้ได้ให้คำเตือนลูกหนี้แล้ว ลูกหนี้อยังไม่ชำระหนี้ไซ้ ลูกหนี้ได้ชื่อว่าผิคนัดเพราะเขาเตือนแล้ว

คำพิพากษาฎีกาที่ 4015/2548 ได้วินิจฉัยว่า “จำเลยที่ 3 เป็นผู้รับประกันค้ำจุน มีความผูกพันที่จะต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความวินาศภัยอันเกิดขึ้นตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ไม่ใช่ผู้ทำละเมิดหรือต้องร่วมรับผิดชอบกับผู้ละเมิด เมื่อกรมธรรม์เพียงแต่กำหนดวงเงินความเสียหายที่จำเลยที่ 3 จะต้องรับผิดชอบมิได้ระบุให้จำเลยที่ 3 ร่วมรับผิดชอบเช่นเดียวกับผู้ทำละเมิด จำเลยที่ 3 จึงไม่ต้องรับผิดชอบในดอกเบี้ยนับแต่วันที่ทำละเมิดประกอบกับหนี้หรือค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยค้ำจุนมิได้กำหนดเวลาชำระหนี้ได้ตามวันแห่งปฏิทิน และโจทก์ไม่ได้ทวงถามให้จำเลยที่ 3 ชำระหนี้ยังถือไม่ได้ว่าจำเลยที่ 3 ตกเป็นผู้ผิดนัดมาก่อนที่โจทก์จะนำคดีมาฟ้อง จำเลยที่ 3 จึงต้องรับผิดชอบใช้ดอกเบี้ยตั้งแต่วันที่ฟ้องเป็นต้นไป”

คำพิพากษาฎีกาที่ 2888/2553 ได้วินิจฉัยว่า “โจทก์ฟ้องขอให้จำเลยทั้งสี่ร่วมกันชำระเงินพร้อมดอกเบี้ยนับแต่วันทำละเมิด แต่จำเลยที่ 4 เป็นเพียงผู้รับประกันภัยค้ำจุน มีความผูกพันที่จะต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความวินาศภัยอันเกิดขึ้นตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ไม่ใช่ผู้ทำละเมิดหรือต้องร่วมรับผิดชอบกับผู้ทำละเมิดอย่างลูกหนี้ร่วม เมื่อกรมธรรม์กำหนดแต่เพียงวงเงินความเสียหายที่จำเลยที่ 4 จะต้องรับผิดชอบมิได้ระบุให้ร่วมรับผิดชอบเช่นเดียวกับผู้ทำละเมิด จำเลยที่ 4 จึงไม่ต้องรับผิดชอบในดอกเบี้ยนับแต่วันที่ทำละเมิด เมื่อหนี้ตามสัญญาประกันภัยค้ำจุนมิได้กำหนดเวลาชำระหนี้ไว้ตามวันแห่งปฏิทิน และโจทก์มิได้ทวงถามให้จำเลยชำระหนี้จึงยังถือไม่ได้ว่าจำเลยที่ 4 ตกเป็นผู้ผิดนัดก่อนที่โจทก์จะนำคดีมาฟ้อง จำเลยที่ 4 จึงต้องรับผิดชอบใช้ดอกเบี้ยนับแต่วันฟ้องเป็นต้นไป”

ตามคำพิพากษาดังกล่าวเป็นการเพิ่มภาระให้แก่ผู้เอาประกันภัย เนื่องจากกรมธรรม์ประกันภัยเป็นสัญญาสำเร็จรูป การที่ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบใช้ดอกเบี้ยนับแต่วันที่ทำละเมิดตามพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 มาตรา 4 วรรคสาม (5) ซึ่งเป็นข้อตกลงที่กำหนดให้ผู้เอาประกันภัยซึ่งคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งต้องรับภาระเพิ่มขึ้นมากกว่าภาระที่เป็นอยู่ในเวลาทำสัญญา ทั้งที่ผู้เอาประกันภัยได้ทำสัญญาประกันภัยเพื่อต้องการให้ผู้รับประกันภัยคุ้มครองความรับผิดของตนตั้งแต่ที่ตนเองได้กระทำความผิดประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะ 20 ประกันภัย หมวดที่ 2 ประกันวินาศภัย ส่วนที่ 3 ประกันภัยค้ำจุน

ผู้เขียนมีความเห็นว่า เจตนารมณ์ของการรับประกันภัยค้ำจุนนั้น เพื่อต้องการให้ผู้รับประกันภัยคุ้มครองความรับผิดตามกฎหมายของผู้เอาประกันภัย โดยการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

---

ถ้าได้กำหนดเวลาชำระหนี้ไว้ตามวันเวลาแห่งปฏิทิน และลูกหนี้มิได้ชำระหนี้ตามกำหนดไซ้ ท่านว่า ลูกหนี้ตกเป็นผู้ผิดนัดโดยมิพักต้องเตือนเลข วิธีเดียวกันนี้ท่านให้ใช้บังคับแก่กรณีที่ต้องบอกกล่าวล่วงหน้าก่อนการชำระหนี้ ซึ่งได้กำหนดเวลาลงไว้ อาจคำนวณนับได้โดยปฏิทินนับแต่วันที่ได้ออกกล่าว.”

ให้แก่ผู้เสียหายเพื่อความวินาศภัยที่เกิดขึ้นในนามของผู้เอาประกันภัย อันเป็นการลดความเสี่ยงของผู้เอาประกันภัย ดังจะเห็นได้ว่า ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 887 บัญญัติว่า “อันว่าประกันภัยค่าจูนนั้น คือ สัญญาประกันภัยซึ่งผู้รับประกันภัยตกลงว่าจะใช้ค่าสินไหมทดแทนในนามของผู้เอาประกันภัยเพื่อความวินาศภัยอันเกิดขึ้นแก่บุคคลอีกคนหนึ่ง และซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบ

บุคคลผู้ต้องเสียหายชอบที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทนตามที่ตนควรจะได้ นั้นจากผู้รับประกันภัยโดยตรง แต่ค่าสินไหมทดแทนเช่นว่านี้หาอาจจะคิดเกินไปกว่าจำนวนอันผู้รับประกันภัยจะพึงต้องใช้ตามสัญญานั้นได้ไม่ ในคดีระหว่างบุคคลผู้เสียหายกับผู้รับประกันภัยนั้น ท่านให้ผู้เสียหายเรียกตัวผู้เอาประกันภัยเข้ามาในคดีด้วย

อนึ่ง ผู้รับประกันภัยนั้นแม้จะได้ส่งค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยแล้วก็ยังหาหลุดพ้นจากความรับผิดชอบต่อบุคคลผู้ต้องเสียหายนั้นไม่ เว้นแต่ตนจะพิสูจน์ได้ว่าค่าสินไหมทดแทนนั้นผู้เอาประกันภัยได้ใช้ให้แก่ผู้ต้องเสียหายแล้ว” ซึ่งการที่ผู้รับประกันภัยตกลงว่าจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในนามผู้เอาประกันภัยย่อมแสดงให้เห็นได้ว่า ผู้รับประกันภัยยินยอมชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแทนผู้เอาประกันภัยทั้งหมดและตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 887 ดังกล่าว ยังได้บัญญัติให้ผู้เสียหายสามารถเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยได้โดยตรง แม้ว่าผู้รับประกันภัยจะชำระค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เอาประกันภัยไปแล้ว ก็ยังคงมีหน้าที่ต้องรับผิดชอบต่อผู้เสียหาย เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าผู้เอาประกันภัยได้ใช้ให้แก่ผู้เสียหายแล้ว

ด้วยเหตุดังกล่าว แม้ผู้รับประกันภัยจะมีได้เป็นลูกหนี้ร่วมกับผู้เอาประกันภัย แต่ผลตามกฎหมายบังคับให้รับผิดชอบผู้เอาประกันภัย มิฉะนั้นแล้วผู้เอาประกันภัยก็ไม่หลุดพ้นจากความรับผิดชอบต่อผู้เสียหาย เพราะเมื่อเหตุละเมิดเกิดขึ้น กว่าผู้เสียหายจะรู้ว่ามิประกันวินาศภัยก็เสียเวลาไปช่วงหนึ่ง และเมื่อรู้แล้วว่าจะตกลงค่าสินไหมทดแทนได้ก็เสียเวลาอีกช่วงหนึ่ง หากตกลงไม่ได้ต้องแจ้งให้ผู้รับประกันภัยชดใช้ค่าสินไหมทดแทนอีกช่วงเวลาหนึ่ง เมื่อผู้รับประกันภัยไม่ชำระจึงตกเป็นผู้ผิดนัดต่างๆ ที่เป็นความผิดของผู้รับประกันภัยเองที่ไม่สามารถเจรจาตกลงค่าสินไหมทดแทนกับผู้เสียหายได้ ดังนั้น หากตีความว่าผู้รับประกันภัยผิดนัดก็ต่อเมื่อมีการทวงถามให้ผู้รับประกันภัยชำระหนี้ตามสัญญาประกันภัยก่อน จะทำให้ผู้รับประกันภัยสามารถที่จะหวังเหนี่ยวการชำระค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เสียหายได้ เพราะหากจ่ายค่าสินไหมทดแทนช้าเท่าใด ก็เป็นประโยชน์แก่ผู้รับประกันภัยเท่านั้น แต่ผลเสียกลับตกแก่ผู้เอาประกันภัยที่ต้องรับภาระชดใช้ดอกเบี้ยนับแต่วันทำละเมิดจนกว่าผู้รับประกันภัยจะตกเป็นผู้ผิดนัด ซึ่งไม่น่าจะตรงกับเจตนารมณ์ของการรับประกันภัยค่าจูน

#### 4.4 ปัญหาข้อสัญญาในเงื่อนไขกรรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ที่ขัดต่อกฎหมายอื่น

ตามเงื่อนไขตามกรรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ ในหมวดความการคุ้มครองความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกนั้น เป็นการประกันภัยค่าจูน ซึ่งมีได้มีวัตถุประสงค์แห่งการประกันภัยเป็นตัวทรัพย์สินโดยตรง แต่เป็นเรื่องของความรับผิดชอบซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องชำระหนี้ให้แก่บุคคลอื่น ซึ่งเป็นความเสียหายที่ประมาณเป็นเงินได้ เช่น เราอาจขับรถของเราไปชนรถของคนอื่น ความเสียหายที่เกิดแก่เราคือรถของเราเสียหาย เป็นการเสียหายต่อทรัพย์สินอันเป็นอย่างหนึ่ง นอกจากนี้เรายังต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายในการที่ขับรถไปชนรถของผู้อื่นทำให้รถของผู้อื่นเสียหาย หรือทำให้คนที่อยู่ในรถคันดังกล่าวได้รับบาดเจ็บ เป็นต้น<sup>175</sup> ดังนั้น การรับประกันภัยค่าจูน คือ สัญญาประกันภัยซึ่งผู้รับประกันภัยตกลงจะใช้ค่าสินไหมทดแทนในนามของผู้เอาประกันภัยเพื่อความวินาศภัยอันเกิดแก่บุคคลภายนอก<sup>176</sup> เพราะผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก โดยความรับผิดชอบที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบนั้นจะต้องเป็นความรับผิดชอบตามกฎหมาย<sup>177</sup> เป็นการ “ประกันความรับผิด” ซึ่งอาจจะเป็นกรณีที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบโดยตรงหรือรับผิดชอบร่วมกับบุคคลอื่น เช่น นายจ้าง ตัวการ ผู้ดูแลผู้เยาว์ หรือต้องรับผิดชอบตามสัญญาต่อบุคคลภายนอก เป็นต้น ดังนั้น หากกรรมธรรม์ประกันภัยได้ให้ความคุ้มครองความรับผิดของผู้เอาประกันภัยหรือผู้ขับขี่มากจนเกินไปอาจกลายเป็นการส่งเสริมให้ผู้ขับขี่รถกระทำความผิดได้ โดยไม่ต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ถนนร่วมกัน ซึ่งเป็นการกระทบสิทธิของผู้อื่นที่พึงมี กล่าวคือ

4.4.1 ข้อยกเว้นความคุ้มครองในกรณีการขับขี่โดยบุคคลซึ่งในขณะที่ขับขี่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเส้นเลือดไม่น้อยกว่า 150 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์

เนื่องจากอุบัติเหตุทางจราจรที่เกิดขึ้น สาเหตุหนึ่งในนั้นมาจากผู้ขับขี่ที่ขับขี่รถในขณะที่เมาสุรา อันเป็นสาเหตุลำดับต้นๆ ของการก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางจราจร เมื่อผู้ขับขี่รถได้ดื่มสุราแล้ว แอลกอฮอล์จะถูกดูดซึมสู่กระเพาะอาหาร และจะถูกดูดซึมที่ลำไส้เล็ก ประมาณร้อยละ 90-98 แอลกอฮอล์นั้นสามารถซึมเข้าสู่กระแสเลือดได้อย่างรวดเร็วทางลำไส้เล็ก โดยไม่ต้องเข้าสู่กระบวนการย่อยอาหารสามารถกระจายเข้าสู่ร่างกายได้อย่างรวดเร็ว หลังจากที่ดื่มสุราแล้วจะมีระดับแอลกอฮอล์ในเส้นเลือด จะมีอาการ และการแสดงแตกต่างกัน ขึ้นอยู่กับปริมาณแอลกอฮอล์ที่ดื่ม ความสมบูรณ์ของร่างกาย ความเคยชินและความทนทานต่อแอลกอฮอล์เป็นสำคัญ อาการที่แสดงออกส่วนใหญ่เป็นผลของแอลกอฮอล์ที่มีต่อระบบประสาทส่วนกลาง และระบบกล้ามเนื้อ

<sup>175</sup> จิตติ ดิงศรัทธี ข เล่มเดิม. หน้า 127.

<sup>176</sup> คำพิพากษาฎีกา ที่ 628-629/2539, 4133/2542 .

<sup>177</sup> คำพิพากษาฎีกาที่ 19/2523.

ระดับอันตรายของแอลกอฮอล์สำหรับร่างกายก่อให้เกิดความรุนแรงของฤทธิ์ในการก่อกำเนิดของระบบประสาทส่วนกลางและแอลกอฮอล์เป็นสัดส่วนโดยตรงกับความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเส้นเลือดมีรายละเอียดดังนี้<sup>178</sup>

**ตารางที่ 4.1** ผลของแอลกอฮอล์ที่มีต่อระบบประสาทส่วนกลาง และระบบกล้ามเนื้อ ระดับอันตรายของแอลกอฮอล์สำหรับร่างกายก่อให้เกิดความรุนแรงของฤทธิ์ในการก่อกำเนิดของระบบประสาทส่วนกลางและแอลกอฮอล์เป็นสัดส่วนโดยตรงกับความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเส้นเลือด

ความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือด (มิลลิกรัม/100มิลลิลิตร)	ผลกระทบต่อร่างกายและจิตใจ
20-30	ไม่ปรากฏอาการผิดปกติใดๆ นอกจากผู้ดื่มมีอาการแฉะในสรา้งเพิ่มขิ้น
50-60	มีความรู้สึกผ่อนคลายทางอารมณ์ประสาทและกล้ามเนื้อลดความว่องไวลงระยะเวลาในการตอบสนองยาวขิ้น การตัดสินใจซ้าลงความสามารถในการข้บข้ยานยนต์ลดลงเป็นระดับความเข้มข้นที่ถือว่าผู้ข้บข้ยอยู่ในอาการมึนเมาสำหรับประเทศไทย
80-100	เริ่มเสียการทรงตัวพูดไม่ชัด สายตาเลวลงมองไม่เห็นชัดเจน เริ่มมีปัญหาเกี่ยวกับการได้ยินรู้สึกเคลิบเคลิ้มมีความเชื่อมั่นเพิ่มขิ้น กล้ามเนื้อทำงานไม่ประสานกันก่อให้เกิดความลำบากข้งยากในการบังคับยานพาหนะ
110-120	การเคลื่อนไหวและการทรงตัวทำได้ด้วยความยากลำบากความสามารถทางความคิด การตัดสินใจและการใช้วิจารณญาณเสื่อมลงอย่างเห็นได้ชัด
140-150	การควบคุมร่างกายและจิตใจส่วนใหญ่เสียไป พูดไม่ชัด มองเห็นภาพเลือนรางไม่ชัด มีอุปสรรคในการใช้มือ แขนและขา
200	สูญเสียการควบคุมการทำงานของกล้ามเนื้อ ต้องการความช่วยเหลือเมื่อจะเคลื่อนไหวจิตใจสับสนอย่างเห็นได้ชัด
300	มีอาการมึนเมาอย่างหนักมึนงง ไม่รู้เรื่องมีสติสัมปชัญญะเหลืออยู่น้อย
400	สลบหมดสติ ไม่รู้สึกตัว
500	สลบลึก
600	ตายเนื่องจากการหายใจล้มเหลว

<sup>178</sup> กองบังคับการตำรวจจราจร กองบัญชาการตำรวจนครบาล สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. (2542). คู่มือการปฏิบัติงานตำรวจจราจร 1991.

ต่อมาได้มีการวิจัยและศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างระดับความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือดและโอกาสเกิดอุบัติเหตุจราจร<sup>179</sup> โดยมีผลดังนี้

ตารางที่ 4.2 การวิจัยและศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างระดับความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือดและโอกาสเกิดอุบัติเหตุจราจร

ระดับแอลกอฮอล์ในเลือด (มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์)	สมรรถภาพในการขับขี่รถ	โอกาสเกิดอุบัติเหตุจราจร
20	มีผลเพียงเล็กน้อยเฉพาะบางคน	ใกล้เคียงกับคนไม่ดื่มสุรา
50	มีผลทำให้ความสามารถในการขับรถลดลงเฉลี่ย 8% เป็นระดับที่นักวิจัยทั่วไปยอมรับว่าการขับรถจะเป็นอันตราย	โอกาสเกิดอุบัติเหตุเป็น 2 เท่าของคนที่ไม่ดื่มสุรา
80	มีผลทำให้ความสามารถในการขับรถลดลงเฉลี่ย 12% มีผลต่อคนขับรถทุกคน และระดับนี้ใช้เป็นกฎหมายควบคุมในหลายประเทศ	โอกาสเกิดอุบัติเหตุเป็น 3 เท่าของคนที่ไม่ดื่มสุรา
100	มีผลทำให้ความสามารถในการขับรถลดลงเฉลี่ย 15% มีผลต่อคนขับรถทุกคน และการขับขี่รถจะแย่ลงอย่างรวดเร็วเมื่อถึงระดับนี้	โอกาสเกิดอุบัติเหตุเป็น 6 เท่าของคนที่ไม่ดื่มสุรา
150	มีผลทำให้ความสามารถในการขับรถลดลงเฉลี่ย 33%	โอกาสเกิดอุบัติเหตุเป็น 40 เท่าของคนที่ไม่ดื่มสุรา
มากกว่า 200	มีผลทำให้สมรรถภาพลดลงเป็นสัดส่วนกับระดับแอลกอฮอล์	ไม่สามารถวัดได้เนื่องจากควบคุมการทดลองไม่ได้ แต่โอกาสเกิดอุบัติเหตุสูงมาก

จึงเห็นได้ว่าปริมาณแอลกอฮอล์มีผลต่อการขับขี่รถ ทำให้มีโอกาสหรือความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุมากกว่าคนปกติทั่วไป จึงต้องมีการควบคุมการดื่มแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี่เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ถนนร่วมกัน ซึ่งหากผู้ขับขี่ดื่มสุราแล้วไปขับขี่รถย่อมทำให้ความเสี่ยงภัยในการ

<sup>179</sup> สำนักงานแพทยทหารกองบัญชาการกองทัพไทย. สืบค้นเมื่อ 3 เมษายน 2555, จาก <http://medo.rtarf.mi.th/health/health15.html>

เกิดอุบัติเหตุย่อมสูงขึ้นไป จึงต้องมีการกำหนดเงื่อนไขยกเว้นความคุ้มครองในกรณีของผู้ขับขี่ เมาสูราไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ เพื่อให้ผู้ขับขี่หรือผู้เอาประกันภัยได้ตระหนักและคำนึงถึงความปลอดภัยตนและของผู้ใช้ถนนร่วมกัน

4.4.1.1 ข้อสัญญาประกันภัยรถยนต์ว่าด้วย “ข้อยกเว้นความคุ้มครองในกรณีการขับขี่ โดยบุคคลซึ่งในขณะที่ขับขี่มีแอลกอฮอล์ในเส้นเลือดไม่น้อยกว่า 150 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์”

ตามกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ ได้มีข้อยกเว้นความคุ้มครองในกรณีการขับขี่โดยบุคคลซึ่งในขณะที่ขับขี่มีแอลกอฮอล์ในเส้นเลือดไม่น้อยกว่า 150 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ซึ่งได้แบ่งออกเป็น 2 กรณี กล่าวคือ

1) ตามเงื่อนไขของกรมธรรม์ประกันภัย ในหมวดการคุ้มครองความรับผิดต่อบุคคลภายนอก ในข้อ 7. การยกเว้นทั่วไป การประกันภัยตามหมวดนี้ ไม่คุ้มครองรับผิดอันเกิดจาก “7.6 การขับขี่โดยบุคคลซึ่งในขณะที่ขับขี่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเส้นเลือดไม่น้อยกว่า 150 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์”

ตามคู่มือตีความกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ ตามคำสั่งนายทะเบียนที่ 11/2552 ลงวันที่ 29 เมษายน 2552 ได้ตีความว่า “...หากบุคคลที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเส้นเลือดตั้งแต่ 150 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ขึ้นไป มาขับขี่รถยนต์คันเอาประกันภัยจนเกิดอุบัติเหตุ ก่อให้เกิดความเสียหายต่อบุคคลภายนอกแล้ว ความเสียหายที่เกิดต่อบุคคลภายนอกนั้น ก็จะไม่ได้รับความคุ้มครอง

ข้อยกเว้นนี้ นำปริมาณแอลกอฮอล์ในเส้นเลือดมาเป็นตัวกำหนด ฉะนั้นหากไม่มีการตรวจปริมาณแอลกอฮอล์ในเส้นเลือดแล้ว บริษัทก็ไม่อาจปฏิเสธความรับผิดได้ แม้ผู้ขับขี่จะมีพฤติกรรมที่น่าเชื่อว่าเมาสูราก็ตาม

อย่างไรก็ตาม การตรวจปริมาณแอลกอฮอล์ในเส้นเลือดสามารถจะดำเนินการได้หลายวิธี เช่น วิธีเป่าลมหายใจ การตรวจจากปัสสาวะ การตรวจจากเลือด เป็นต้น ดังนั้น ไม่ว่าจะใช้วิธีการใด หากผลที่ได้เมื่อเทียบค่าออกมาแล้วปรากฏว่าผู้ขับขี่นั้นมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดไม่น้อยกว่า 150 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ก็จะเข้าข้อยกเว้นนี้...”

ข้อยกเว้นความรับผิดตามเงื่อนไขของกรมธรรม์ประกันภัย ในหมวดการคุ้มครองความรับผิดต่อบุคคลภายนอก ข้อ 7.6 บริษัทประกันภัยจะไม่นำมาเป็นข้อต่อสู้บุคคลภายนอก เพื่อปฏิเสธความรับผิด ตามที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย ในหมวดการคุ้มครองความรับผิดต่อบุคคลภายนอก ข้อ 8. ข้อสัญญาพิเศษ ที่ระบุว่า “...ส่วนเงื่อนไข ข้อ 7.6 บริษัทจะไม่นำมาเป็นข้อต่อสู้บุคคลภายนอก เพื่อปฏิเสธความรับผิดทั้งตาม 1.1 และ 1.2 ในหมวดนี้

ในกรณีที่บริษัทไม่ต้องรับผิดตามกฎหมาย หรือรับผิดตามกฎหมายประกันภัยนี้ต่อผู้เอาประกันภัย แต่บริษัทได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนไปแล้วตามวรรคหนึ่งและวรรคสองในความ

รับผิดชอบที่ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบบุคคลภายนอกไปแล้ว ผู้เอาประกันภัยต้องใช้จำนวนเงินที่บริษัทได้จ่ายไปนั้นคืนให้บริษัทภายใน 7 วัน นับแต่ได้รับหนังสือเรียกร้องจากบริษัท...”

ตามคู่มือตีความกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ ตามคำสั่งนายทะเบียนที่ 11/2552 ลงวันที่ 29 เมษายน 2552 ได้ตีความว่า “...หากเป็นกรณีเข้าข้อยกเว้นตาม 7.6 บริษัทประกันภัยจะต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกไปก่อน ไม่ว่าจะ เป็นความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย อนามัย หรือความเสียหายต่อทรัพย์สิน และเมื่อชดใช้ไปแล้วเพียงใด บริษัทประกันภัยก็จะมาเรียกคืนจากผู้เอาประกันภัยเพียงนั้น

2) ตามเงื่อนไขของกรมธรรม์ประกันภัย ในหมวดการคุ้มครองความเสียหายต่อรถยนต์ ข้อ 9. การยกเว้นการใช้อื่นๆ การประกันภัยนี้ไม่คุ้มครอง “...9.3 การขับขี่โดยบุคคลซึ่งขณะขับขี่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเส้นเลือดไม่น้อยกว่า 150 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์

ตามคู่มือตีความกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ ตามคำสั่งนายทะเบียนที่ 11/2552 ลงวันที่ 29 เมษายน 2552 ได้ตีความว่า “...หากบุคคลที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดตั้งแต่ 150 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ มาขับขี่รถยนต์คันเอาประกันภัย จนเกิดอุบัติเหตุทำให้รถยนต์ได้รับความเสียหายแล้ว ความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นก็จะได้ไม่ได้รับความคุ้มครอง

ข้อยกเว้นนี้ นำปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดมาเป็นตัวกำหนด ฉะนั้นหากไม่มีการตรวจปริมาณแอลกอฮอล์ในเส้นเลือดแล้ว บริษัทก็ไม่อาจปฏิเสธความรับผิดชอบได้ แม้ผู้ขับขี่จะมีพฤติกรรมที่น่าเชื่อว่าจะเมาสุราก็ตาม

อย่างไรก็ตาม การตรวจปริมาณแอลกอฮอล์ในเส้นเลือดสามารถจะดำเนินการได้หลายวิธี เช่น วิธีเป่าลมหายใจ การตรวจจากปัสสาวะ การตรวจจากเลือด เป็นต้น ดังนั้น ไม่ว่าจะใช้วิธีการใด หากผลที่ได้เมื่อเทียบค่าออกมาแล้วปรากฏว่าผู้ขับขี่นั้นมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดตั้งแต่ 150 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ก็จะเข้าข้อยกเว้นนี้...”

จึงเห็นได้ว่านายทะเบียนและผู้รับประกันภัยต่างคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ถนนร่วมกันและความเสียหายเกิดจากการขับขี่ในขณะเมาสุรา ที่ทำให้ได้รับความเสียหายเป็นอย่างมาก จึงได้มีการกำหนดข้อยกเว้นความคุ้มครองความรับผิดชอบในกรณีขับขี่รถในขณะเมาสุราไว้ เพื่อให้ผู้เอาประกันภัยและผู้ขับขี่ได้ตระหนักและใช้ความระมัดระวังในการขับขี่แต่ข้อยกเว้นตามกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ดังกล่าวผู้รับประกันภัยไม่สามารถนำมาปฏิเสธบุคคลภายนอกได้ ผู้รับประกันภัยยังคงต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหายแล้วจึงไปใช้สิทธิเรียกคืนในภายหลัง

#### 4.4.1.2 วิเคราะห์กฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก

ในกรณีที่ขับขี่รถในขณะเมาสุรานั้น ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43<sup>180</sup> นั้นได้กำหนดควบคุมการใช้ทางเดินรถของผู้ขับขี่ยานพาหนะเพื่อจะให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทางเดินรถ โดยตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 (2) กำหนดห้ามผู้ขับขี่รถขับรถในขณะเมาสุรา หรือของมีนเมาอย่างอื่น ผู้ฝ่าฝืนจะถูกลงโทษตามกฎหมาย ซึ่งความผิดฐานขับรถในขณะเมาสุราตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 (2) นั้นเพียงแค่เมาสุราแล้วขึ้นไปนั่งที่คนขับติดเครื่องยนต์ขับออกไปในถนนสาธารณะก็เป็นความผิดแล้ว แม้จะขับแบบช้าๆ หรือค่อยๆ เลี้ยวไปก็เป็นความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 (2) แล้ว แม้จะถึงจุดหมายปลายทางโดยไม่ได้ออกให้เกิดอุบัติเหตุในท้องถนน<sup>181</sup>

การที่กฎหมายกำหนดหลักเกณฑ์ว่าผู้ขับขี่เมาสุรานั้น โดยวัดจากปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่ซึ่งอาจจะวัดจากลมหายใจโดยการเป่าลมหายใจ ตรวจปัสสาวะ ตรวจวัดจากเลือด ถ้าผลการตรวจปรากฏว่ามีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ให้ถือว่าเมาสุรา ตามประกาศกฎกระทรวงมหาดไทย ฉบับที่ 16/2537

มาตรการทางกฎหมายในการลงโทษผู้ขับขี่สุรา เมื่อผลการตรวจหรือทดสอบแล้วปรากฏว่า ผู้ขับขี่รถนั้นมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่า 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ถือว่าเมาสุรา มีความผิดตามกฎหมาย ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 นั้น ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุรา โดยถือเกณฑ์มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้ ผู้ขับขี่รถมีความผิดฐาน ขับขี่รถในขณะเมาสุรา ต้องถูกลงโทษตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2550 มาตรา 160ตรี ซึ่งบัญญัติว่า “ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43(2) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี

<sup>180</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 43 “ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถ

- (1) ในขณะหย่อนความสามารถในอันที่จะขับ
- (2) ในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น
- (3) ในลักษณะกีดขวางการจราจร
- (4) โดยประมาทหรือนำพาคนเสียอันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน
- (5) ในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดาหรือไม่อาจแลเห็นทางด้านหน้าหรือด้านหลัง ด้านใดด้านหนึ่งหรือทั้งสองด้าน ได้พอแก่ความปลอดภัย
- (6) คร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถวันแต่เมื่อเปลี่ยนช่องเดินรถ เลี้ยวรถ หรือกลับรถ
- (7) บนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันสมควรเว้นแต่รถลากเงินสำหรับทารก คนป่วย หรือคนพิการ
- (8) โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น.”

<sup>181</sup> ประทีป อ่าววิจิตรกุล, หมายเหตุในคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 884/2549.

หรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงห้าปี และปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สองปีถึงหกปี และปรับตั้งแต่สี่หมื่นบาทถึงหนึ่งแสนสองหมื่นบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าสองปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สามปีถึงสิบปี และปรับตั้งแต่หกหมื่นบาทถึงสองแสนบาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่”

เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43(2) นั้น สาเหตุหลักอย่างหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ คือ การขับรถในขณะเมาสุรา ซึ่งปัจจุบันพบว่ามีสถิติที่นับวันยิ่งสูงขึ้นเรื่อยๆ และมีความเสียหายจำนวนมากส่งผลกระทบต่อสังคมและเศรษฐกิจของประเทศ ทำให้มีการควบคุมการดื่มแอลกอฮอล์เพื่อเป็นการลดอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นและเพื่อให้ผู้ขับขี่ได้ตระหนักและใช้ความระมัดระวังในการขับขี่รถ

#### 4.4.1.3 วิเคราะห์ตามคำพิพากษาฎีกา

ในกรณีที่ขับขี่รถในขณะเมาสุรานั้นผู้ขับขี่จะขาดสติไม่สามารถใช้ความระมัดระวังในการควบคุมรถได้ดีเช่นคนปกติทั่วไป เมื่อผู้ขับขี่รู้เช่นนั้นแล้วแต่ยังขับขี่โดยไม่คำนึงถึงความเดือดร้อนของผู้อื่น ศาลฎีกาถือว่าเป็นพฤติกรรมร้ายแรง จะพิพากษาจำคุกโดยไม่รอการลงโทษดังเช่น

คำพิพากษาฎีกาที่ 1580/2542 ศาลฎีกาได้วินิจฉัยว่า แม้จำเลยจะมีความรู้ระดับปริญญาตรีซึ่งควรจะรู้จักคิดชอบเป็นอย่างดี แต่จำเลยกลับดื่มสุราจนมึนเมาแล้วขับรถด้วยความเร็วสูงด้วยความประมาทและนำหาคเสียหายอันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน และโดยไม่คำนึงถึงความเดือดร้อนของผู้อื่น เมื่อเจ้าพนักงานตำรวจจะจับกุม จำเลยก็ขับรถยนต์ฝ่าด่านและใช้เท้าถีบเจ้าพนักงานตำรวจซึ่งกระทำตามหน้าที่ จึงไม่สมควรรอการลดโทษจำคุกให้แก่จำเลย

คำพิพากษาฎีกาที่ 4067/2550 ศาลฎีกาได้วินิจฉัยว่า ในส่วนความผิดฐานกระทำโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายนั้น จำเลยขับรถยนต์กระบะบรรทุกในขณะที่จำเลยเมาสุราแข่งรถที่อยู่ข้างหน้าล้ำเข้าไปในช่องทางรถสวนในขณะที่รถจักรยานยนต์เล่นสวนทางมาในระยะ

กระชั้นชิดซึ่งเป็นการขับรถที่ฝ่าฝืนต่อกฎหมายเป็นเหตุให้เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์ที่นายพิบูลย์ศักดิ์หรือบอยขับสวนมา รถจักรยานยนต์ดังกล่าวเสียหายและนายพิบูลย์ศักดิ์หรือบอยถึงแก่ความตาย การกระทำของจำเลยนอกจากจะเป็นการขับรถโดยฝ่าฝืนต่อกฎหมายแล้วยังมิได้คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ร่วมใช้ถนน ตามพฤติการณ์เป็นเรื่องร้ายแรง

คำพิพากษาฎีกาที่ 3055/2551 ศาลฎีกาได้วินิจฉัยว่า การกระทำของจำเลยในความผิดขับรถขณะเมาสุราอันเป็นความผิดฐานขับรถโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายเป็นการกระทำอันเป็นความผิดหลายกรรมต่างกันหรือไม่ เห็นว่า การที่จำเลยขับรถขณะเมาสุราอันเป็นความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 (2) , 160 วรรคสาม กับการที่จำเลยขับรถด้วยความเร็วสูงในขณะที่เมาสุราจนไม่สามารถลดความเร็วของรถลงและหยุดรถเพื่อให้รถยนต์ของผู้ตายเลี้ยวขวาก่อน ซึ่งเป็นสาเหตุส่วนหนึ่งของการกระทำโดยประมาท เป็นเหตุให้รถยนต์ของจำเลยพุ่งเข้าเฉี่ยวชนรถยนต์ที่ผู้ตายขับ และผู้ตายถึงแก่ความตาย อันเป็นความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 291 และพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 (4) และ 157 นั้นเป็นการกระทำที่เกี่ยวเนื่องกันและเป็นผลโดยตรงที่ทำให้ผู้ตายถึงแก่ความตายจึงเป็นการกระทำความผิดเป็นความผิดต่อกฎหมายหลายบท ต้องลงโทษตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 291 ซึ่งเป็นกฎหมายบทที่มีโทษหนักที่สุดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 90

จากคำพิพากษาดังกล่าวมาข้างต้นจะเห็นได้ว่าความผิดฐานขับรถในขณะที่เมาสุราเป็นการกระทำที่ผู้กระทำความผิดต้องมีเจตนาในการกระทำทั้งที่รู้ว่าความสามารถควบคุมรถของตนเองลดลงกว่าคนปกติและอาจก่อให้เกิดอันตรายแก่ชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สินของบุคคลอื่น อันเป็นการสูญเสียบุคคลากรและเป็นการทำลายเศรษฐกิจของประเทศชาติอีกด้วย ดังนั้น เพื่อให้ผู้ขับขี่ได้ตระหนักและคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ร่วมใช้ถนนสาธารณะ จึงได้มีการกำหนดบทลงโทษให้หนักขึ้นตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2550 มาตรา 160 ดังนี้

#### 4.4.1.4 การวิเคราะห์ตามข้อสัญญาตามกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์

ตามเงื่อนไขของกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ ในหมวดการคุ้มครองความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก ในข้อ 7. การยกเว้นทั่วไป การประกันภัยตามหมวดนี้ ไม่คุ้มครองรับผิดชอบอันเกิดจาก “...7.6 การขับขี่โดยบุคคลซึ่งในขณะที่ขับขี่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเส้นเลือดไม่น้อยกว่า 150 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์...” เป็นการยกเว้นความคุ้มครองความรับผิดชอบตามกฎหมายของผู้เอาประกันภัยที่กระทำใ้บุคคลภายนอกได้รับความเสียหายต่อชีวิตร่างกาย อนามัย และทรัพย์สิน และตามเงื่อนไขของกรมธรรม์ประกันภัย ในหมวดการคุ้มครองความเสียหายต่อรถยนต์ ข้อ 9. การยกเว้นการใช้อื่นๆ การประกันภัยนี้ไม่คุ้มครอง “...9.3 การขับขี่โดยบุคคลซึ่งขณะขับขี่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเส้นเลือดไม่น้อยกว่า 150 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์...” เป็นการยกเว้นความคุ้มครองความ

เสียหายของทรัพย์สินที่เอาประกันภัย หากนำข้อสัญญาหรือข้อตกลงดังกล่าวมาเปรียบเทียบกับสัญญาประกันภัยในระบบกฎหมายจารีตประเพณี ถือว่าเป็นข้อรับรอง อันเป็นข้อสัญญาหรือข้อตกลงที่มีความสำคัญรองมาจากเงื่อนไข หากคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งผิดข้อรับรอง คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งมีสิทธิเรียกค่าเสียหาย แต่ไม่มีสิทธิเลิกสัญญา

จากข้อสัญญาดังกล่าวเห็นได้ว่าเงื่อนไขของกรมธรรม์ประกันภัยได้มีกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในเส้นเลือดของผู้ขับขี่ไว้ไม่น้อยกว่า 150 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ แต่จากการศึกษาและวิจัยถึงความสัมพันธ์ของปริมาณแอลกอฮอล์และโอกาสการเกิดอุบัติเหตุจราจร ในกรณีที่ผู้ขับขี่มีปริมาณของแอลกอฮอล์ในเส้นเลือด 150 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์นั้น ทำให้สมรรถภาพในการขับรถลดลงเฉลี่ย 33 เปอร์เซ็นต์ และมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุเป็น 40 เท่าของผู้ไม่ดื่มสุรา อีกทั้งยังเป็นการขัดต่อพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 ซึ่งห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น โดยมีประกาศกฎกระทรวงมหาดไทย ฉบับที่ 16/2537 ได้กำหนดหลักเกณฑ์ว่าผู้ขับขี่เมานสุรานั้น ให้วัดจากปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่ซึ่งอาจจะวัดจากลมหายใจโดยการเป่าลมหายใจ ตรวจปัสสาวะ ตรวจวัดจากเลือด ถ้าผลการตรวจปรากฏว่ามีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ให้ถือว่าเมานสุรา ประกอบกับการกระทำของผู้เอาประกันภัยหรือผู้ขับขี่ที่ขับขี่รถในขณะเมานสุรานั้นผู้ขับขี่รู้อยู่แล้วว่าตนเองขับขี่รถในขณะเมานสุราความสามารถในการควบคุมรถจะน้อยกว่าคนปกติทั่วไปมากจึงมีโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย จึงถือได้ว่าเป็นข้อสัญญาที่ขัดต่อกฎหมายอื่นจึงเห็นสมควรมีการกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในเส้นเลือดของผู้ขับขี่รถตามเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ใหม่ เพื่อให้ผู้ขับขี่หรือผู้เอาประกันภัยได้ตระหนักถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ถนนร่วมกัน ความเสียหายที่จะเกิดขึ้นจากอุบัติเหตุเมานแล้วขับและเพื่อมิให้ขัดต่อกฎหมาย

#### 4.4.2 ความคุ้มครองในกรณีการขับขี่โดยบุคคลซึ่งในขณะขับขี่มีสารเสพติดในร่างกาย

ยาเสพติดเป็นหนึ่งปัญหาที่กำลังคุกคามประเทศไทยอยู่ทุกที่ รวมทั้งมีแนวคิดที่ผิดๆ ใช้ยาเสพติดเป็นเครื่องมือในการขับขี่รถเพื่อประกอบอาชีพ เช่น เชื่อว่าเสพยาเสพติดแล้วจะทำให้ขับรถได้ระยะทางไกลขึ้น หรือเชื่อว่าเสพยาเสพติดแล้วทำให้มีความอดทนในการขับรถมากขึ้น เป็นต้น ซึ่งยาเสพติดมีทั้งกดประสาทและกระตุ้นประสาท เมื่อเสพไปแล้วทำให้ผู้ขับขี่มีสมรรถภาพในการขับขี่รถลดลง ทำให้เกิดความตึกะนอง อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

4.4.2.1 ข้อสัญญาสัญญาประกันภัยรถยนต์ว่าด้วย “ความคุ้มครองในกรณีการขับขี่โดยบุคคลซึ่งในขณะที่ขับขี่มีสารเสพติดในร่างกาย”

ปัจจุบันกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ได้ให้ความคุ้มครองความรับผิดในกรณีการขับขี่โดยบุคคลซึ่งในขณะที่ขับขี่มีสารเสพติดในร่างกาย กล่าวคือ แม้ว่าผู้ขับขี่จะเสพยาเสพติดแล้วขับขี่รถไปจนเกิดอุบัติเหตุ กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ยังคงให้ความคุ้มครองความรับผิดทั้งในกรณีทรัพย์สินรถประกันภัยได้รับความเสียหาย และคุ้มครองความรับผิดตามกฎหมายของผู้เอาประกันภัย หรือผู้ขับขี่ต่อบุคคลภายนอก ทั้งในกรณี ชีวิต ร่างกาย อนามัย หรือทรัพย์สิน

#### 4.4.2.2 วิเคราะห์กฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก

ในกรณีที่ขับขี่รถโดยบุคคลซึ่งมีสารเสพติดในร่างกายนั้น ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 ทวิ ได้บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ขับขี่เสพยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษหรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ทั้งนี้ตามที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการมีอำนาจจัดให้มีการตรวจสอบผู้ขับขี่รถบางประเภทตามที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษาว่า ได้เสพยาเสพติดให้โทษหรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตหรือประสาทตามวรรคหนึ่งหรือไม่ และหากผลการตรวจสอบในเบื้องต้นปรากฏว่าผู้ขับขี่นั้นไม่ได้เสพก็ให้ผู้ขับขี่นั้นขับรถต่อไปได้

ในกรณีที่ผู้ขับขี่ตามวรรคสองไม่ยอมให้ตรวจสอบให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการมีอำนาจกักตัวผู้นั้นไว้ เพื่อดำเนินการตรวจสอบได้ภายในระยะเวลาเท่าที่จำเป็นแห่งกรณีเพื่อให้การตรวจสอบเสร็จสิ้นไปโดยเร็ว และเมื่อผู้นั้นยอมรับการตรวจสอบแล้ว หากผลการตรวจสอบในเบื้องต้นปรากฏว่าไม่ได้เสพ ก็ให้ปล่อยตัวไปทันที

การตรวจสอบตามมาตรานี้ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง”

หากมีการตรวจสอบพบว่าผู้ขับขี่กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 ทวิ ต้องได้รับโทษตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2550 มาตรา มาตรา 157/1 ได้บัญญัติว่า “ผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการที่ให้มีการตรวจสอบผู้ขับขี่ตามมาตรา 43 ทวิ หรือฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ตรวจการที่ให้มีการทดสอบผู้ขับขี่ตามมาตรา 43 ตรี ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

ผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 ทวิ วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษสูงกว่าที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษหรือกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทอีกหนึ่งในสาม และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือนหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคสองเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงห้าปี และปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคสองเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สองปีถึงหกปี และปรับตั้งแต่สี่หมื่นบาทถึงหนึ่งแสนสองหมื่นบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าสองปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคสองเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สามปีถึงสิบปี และปรับตั้งแต่หกหมื่นบาทถึงสองแสนบาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่”

เนื่องจากผู้ขับขี่ที่เสพยาเสพติดเข้าไปในร่างกายนั้น สารเสพติดจะมีฤทธิ์กดประสาทหรือกระตุ้นประสาทของผู้ขับขี่ทำให้ผู้ขับขี่เกิดความสับสนหรือประสาทหลอนและทำให้ความสามารถในการควบคุมรถน้อยกว่าคนปกติทั่วไปและขาดความระมัดระวังในการขับขี่ ซึ่งก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย จึงทำให้ต้องบัญญัติกฎหมายห้ามมิให้ผู้ขับขี่เสพยาเสพติด

#### 4.4.2.3 วิเคราะห์ตามคำพิพากษาศาลฎีกา

ในกรณีที่ผู้ขับขี่โดยผู้ขับขี่มีสารเสพติดในร่างกายนั้น กฎหมายมีเจตนารมณ์ที่จะห้ามมิให้ผู้ขับขี่เสพยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ เนื่องจากฤทธิ์ของยาเสพติดให้โทษทำให้เกิดปฏิกิริยาต่อสมองซึ่งควบคุมระบบประสาทของผู้ขับขี่ ซึ่งจะทำให้สมรรถภาพในการควบคุมยานพาหนะด้วยประสิทธิภาพลง อันอาจก่อให้เกิดอันตรายแก่ชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลอื่นได้โดยง่าย ศาลฎีกาถือว่าเป็นการกระทำความผิดที่ร้ายแรงลงโทษจำคุกโดยไม่รอการลงโทษเพื่อเป็นการปกป้องประชาชนทั่วไปที่ใช้ถนนร่วมกัน<sup>182</sup>

#### 4.4.2.4 การวิเคราะห์ตามข้อบัญญัติกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์

ยาเสพติดเป็นสารที่มีฤทธิ์ต่อจิตและประสาท เมื่อผู้ขับขี่เสพยาเสพติดแล้วไปขับขี่รถทำให้สมรรถภาพในการขับขี่รถลดลง เกิดความสับสน ขาดสติ ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายกว่าคนปกติ แต่กรมธรรม์ประกันภัยกลับให้ความคุ้มครองผู้ที่กระทำความผิดดังกล่าว อันเป็นการขัดต่อ

<sup>182</sup> คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 7683/2544, 2977/2548, 6440/2551.

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 ทวิ ที่ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ซึ่งเสพยาเสพติด ไปขับขี่รถ และในการที่ผู้ขับขี่เสพยาเสพติดแล้วไปขับขี่รถนั้น ศาลฎีกาถือว่าเป็นการกระทำความผิดอย่างร้ายแรง จึงเห็นสมควรให้มีการกำหนดเงื่อนไขข้อยกเว้นความคุ้มครองความรับผิด ในกรณีการขับขี่โดยผู้ขับขี่ซึ่งมีสารเสพติดอยู่ในร่างกาย ไว้ในเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัย เพื่อให้ผู้ขับขี่ได้ตระหนักและคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ถนนร่วมกัน โดยเฉพาะรถยนต์โดยสารที่มีผู้โดยสารจำนวนมากๆ ผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษ

#### 4.5 ปัญหาอายุความในกรณีที่ผู้รับประกันภัยฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนคืนจากผู้เอาประกันภัยจากการปฏิบัติผิดเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 882 ได้บัญญัติว่า “ในการเรียกให้ใช้ค่าสินไหมทดแทน ท่านห้ามมิให้ฟ้องคดีเมื่อพ้นกำหนดสองปีนับแต่วันวินาศภัย

ในการเรียกให้ใช้หรือให้คืนเบี้ยประกันภัย ท่านห้ามมิให้ฟ้องคดีเมื่อพ้นเวลาสองปีนับแต่วันซึ่งสิทธิจะเรียกให้ใช้หรือคืนเบี้ยประกันภัยถึงกำหนด”

จากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 882 ดังกล่าวสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 กรณี คือ

1) ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 882 วรรคแรก เป็นกรณีที่ผู้เสียหายผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประโยชน์ ฟ้องคดีเรียกร้องให้ผู้รับประกันภัยใช้ค่าสินไหมทดแทนภายในกำหนด 2 ปี นับแต่วันเกิดวินาศภัย เช่นคำพิพากษาฎีกาที่ 4479/2533 ได้วินิจฉัยว่า “โจทก์ฟ้องขอให้จำเลยในฐานะผู้รับประกันภัยคำจุนรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนตามกรมธรรม์ประกันภัย ไม่ได้ฟ้องให้รับผิดในฐานะผู้กระทำละเมิด จำเลยจะยกอายุความเรื่องละเมิดตาม ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 448 มาปฏิเสธความรับผิดไม่ได้ เมื่อความรับผิดของจำเลยเกิดขึ้นตามสัญญาประกันภัย และมีลักษณะเป็นการประกันวินาศภัยตามบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะ 20 หมวด 2 จึงต้องนำอายุความตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 882 วรรคแรก ซึ่งมีกำหนด 2 ปี นับแต่วันเกิดวินาศภัยมาปรับแก้คดี”

คำพิพากษาฎีกาที่ 8533/2542 (ประชุมใหญ่) ได้วินิจฉัยว่า “จำเลยที่ 1 ต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายในมูลละเมิดในฐานะเจ้าของผู้ครอบครอง นายจ้าง ตัวการ วาน ใช้ ผู้ขับขี่และผู้ควบคุม ซึ่งมีอายุความ 1 ปี นับแต่วันที่ผู้ต้องเสียหายรู้ถึงการละเมิดและรู้ตัวผู้จะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 448 วรรคหนึ่ง ส่วนจำเลยที่ 2 ต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายตามสัญญาประกันวินาศภัยซึ่งมีอายุความ 2 ปี นับแต่วันวินาศภัยตามมาตรา 882 วรรคหนึ่ง แสดงว่าอายุความฟ้องจำเลยทั้งสองสามารถแยกออกจากกันได้ อีกทั้ง ประมวลกฎหมาย

แพ่งและพาณิชย์ มาตรา 295 บัญญัติให้อายุความเป็นคุณหรือเป็นโทษเฉพาะแก่ลูกหนี้คนนั้น ฉะนั้น การฟ้องให้จำเลยที่ 1 รับผิดชอบมูลละเมิดจึงขาดอายุความ 1 ปี ย่อมเป็นคุณเฉพาะจำเลยที่ 1 ไม่เกี่ยวข้องกับการให้จำเลยที่ 2 รับผิดชอบตามสัญญาประกันวินาศภัยซึ่งมีอายุความ 2 ปี นับแต่วัน วินาศภัย”

2) ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 882 วรรคสอง เป็นกรณีที่ผู้รับประกันภัยเรียกร้องให้ผู้เอาประกันภัยใช้ค่าเบี้ยประกันภัยหรือผู้เอาประกันภัยเรียกร้องให้ผู้รับประกันภัยคืนค่าเบี้ยประกันภัย ต้องฟ้องร้องภายใน 2 ปี กล่าวคือ

(1) ในกรณีที่ผู้รับประกันภัยเรียกร้องให้ผู้เอาประกันภัยใช้ค่าเบี้ยประกันภัย ต้องฟ้องร้องภายใน 2 ปี นับแต่วันซึ่งสิทธิเรียกให้ใช้ถึงกำหนด เช่นในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยขอเอาประกันภัยรถยนต์ไว้กับผู้รับประกันภัยโดยขอผ่อนชำระค่าเบี้ยประกันภัย แต่ไม่ยอมผ่อนชำระ ผู้รับประกันภัยสามารถเรียกร้องให้ผู้เอาประกันภัยชำระค่าเบี้ยประกันภัยดังกล่าวได้

(2) ผู้เอาประกันภัยเรียกร้องให้ผู้รับประกันภัยคืนค่าเบี้ยประกันภัย เช่น ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยบอกเลิกสัญญาก่อนเริ่มเสี่ยงภัย ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 872 หรือกรณีผู้เอาประกันภัยเลิกสัญญา เมื่อผู้รับประกันภัยต้องคำพิพากษาให้เป็นบุคคลล้มละลาย ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 876 หรือกรณีผู้รับประกันภัยของลดจำนวนค่าสินไหมทดแทน ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 874 ผู้เอาประกันภัยต้องฟ้องคดีเรียกให้คืนค่าเบี้ยประกันภัยภายใน 2 ปี นับแต่วันที่สิทธิเรียกร้องคืนถึงกำหนด

การนับอายุความตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 882 วรรคสอง ให้เริ่มนับแต่วันสิทธิเรียกร้องถึงกำหนด การเรียกค่าสินไหมทดแทนจึงเริ่มนับแต่วันซึ่งสิทธิจะเรียกร้องให้ใช้หรือคืนค่าเบี้ยประกันภัยถึงกำหนด และในพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 มาตรา 43 บัญญัติเกี่ยวกับเรื่องอายุความการจ่ายค่าสินไหมทดแทนไว้ด้วยว่า กรณีนายทะเบียนออกคำสั่งให้งดใช้ค่าสินไหมทดแทน ให้ถือว่าสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนระงับอยู่นับแต่วันที่นายทะเบียนออกคำสั่งจนถึงวันที่ถอนคำสั่งนั้น โดยมีเนื้อหาว่า มาตรา 43 ได้บัญญัติว่า “...ในกรณีที่วินาศภัยเกิดแก่ทรัพย์สินที่เอาประกันภัยและพนักงานสอบสวนผู้รับผิดชอบตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญามีเหตุอันควรสงสัยว่าวินาศภัยนั้นเกิดขึ้นด้วยความทุจริตของผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัย ให้พนักงานสอบสวนแจ้งเหตุที่สงสัยนั้นไปยังนายทะเบียน ในกรณีเช่นนี้ให้นายทะเบียนมีอำนาจออกคำสั่งไปยังบริษัทให้งดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามกรมธรรม์ประกันภัยรายที่สงสัยนั้นไว้ เมื่อเหตุอันสมควรสงสัยนั้นหมดไปแล้วให้นายทะเบียนถอนคำสั่งนั้นเสีย และแจ้งการถอนคำสั่งนั้นไปยังบริษัทและผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัย

ในกรณีที่นายทะเบียนออกคำสั่งให้คดีใช้คำสินไหมทดแทนตามวรรคหนึ่ง ให้ถือว่าสิทธิเรียกร้องคำสินไหมทดแทนระงับอยู่นับแต่วันที่นายทะเบียนออกคำสั่งจนถึงวันถอนสั่งนั้น...”

ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยหรือผู้ขับขี่ได้ปฏิบัติผิดเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์หมวดการคุ้มครองความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก ข้อ 7 นั้น เมื่อผู้รับประกันภัยได้ชดใช้คำสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกตามข้อ 8 ไปแล้ว ผู้รับประกันภัยต้องใช้สิทธิเรียกร้องคำสินไหมทดแทนคืนจากผู้เอาประกันภัยจากการผิดสัญญาประกันภัยนั้นเป็นการเรียกคำสินไหมทดแทนคืนไม่ใช่เป็นการเรียกให้ใช้คำสินไหมทดแทนและไม่ใช่เป็นกรณีที่ผู้รับประกันภัยเรียกให้ผู้เอาประกันภัยใช้ค่าเบี้ยประกันภัย ด้วยเหตุดังกล่าวจึงไม่สามารถที่จะนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 882 มาใช้บังคับได้ เมื่อไม่มีกฎหมายบัญญัติไว้โดยเฉพาะจึงต้องใช้อายุความ 10 ปี ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 193/30<sup>183</sup> ซึ่งเป็นการให้ความคุ้มครองผู้รับประกันภัยมากเกินไป ทั้งๆ ที่การฟ้องคดีเรียกคืนคำสินไหมทดแทนตามเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัย หมวดการคุ้มครองความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก ข้อ 8. นั้น ก็เป็นมูลหนี้ตามสัญญาประกันภัยเช่นเดียวกับการเรียกให้ผู้รับประกันภัยใช้คำสินไหมทดแทน และการเรียกให้ใช้หรือคืนค่าเบี้ยประกันภัย อันเป็นการให้สิทธิของผู้รับประกันภัยซึ่งเป็นคู่สัญญาประกันภัยใช้สิทธิเรียกร้องคำสินไหมทดแทนคืนจากผู้เอาประกันภัยเป็นเวลานานกว่าสัญญาประกันภัยทั่วไป ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 มาตรา 4 วรรคสาม (5) จึงถือว่าเป็นข้อตกลงที่กำหนดให้ผู้เอาประกันภัยซึ่งคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งต้องรับภาระเพิ่มขึ้นมากกว่าภาระที่เป็นอยู่ในเวลาทำสัญญา ทั้งที่เป็นข้อสัญญาในเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ฉบับเดียวกัน

จึงเห็นได้ว่าเป็นการให้ความคุ้มครองผู้รับประกันภัยในการใช้สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายมากเกินไป ทำให้ผู้เอาประกันภัยต้องผูกพันตามสัญญารับผิดชอบใช้คำสินไหมทดแทนคืนแก่ผู้รับประกันภัยนานกว่าใช้สิทธิเรียกร้องคำสินไหมทดแทนและค่าเบี้ยประกันภัยคืน ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 882 จึงถือว่าเป็นข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรมต่อผู้เอาประกันภัย

<sup>183</sup> ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 193/30 ได้บัญญัติว่า “อายุความนั้น ถ้าประมวลกฎหมายนี้หรือกฎหมายอื่นมิได้บัญญัติไว้โดยเฉพาะให้มีกำหนดสิบปี.”

## บทที่ 5

### บทสรุปและข้อเสนอแนะ

#### 5.1 บทสรุป

จากการศึกษาเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์แล้ว แม้ว่ากรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์จะมีสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) ซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐเข้ามาควบคุมดูแล โดยมีนายทะเบียนเป็นผู้พิจารณาแบบและข้อความในกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ออกเป็นคำสั่งนายทะเบียนให้ผู้รับประกันภัยใช้แบบ ข้อความกรมธรรม์ประกันภัย เอกสารประกอบ และเอกสารแนบท้ายแล้วก็ตาม แต่ก่อนที่ผู้รับประกันภัยจะนำกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ไปใช้ในทางธุรกิจนั้น ผู้รับประกันภัยยังต้องส่งกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ ที่ตนจะใช้ในทางธุรกิจนั้นให้นายทะเบียนพิจารณาอีกครั้ง พร้อมขอกำหนดพิกัดอัตราเบี้ย ซึ่งจากความคุ้มครองของกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ เมื่อได้รับความเห็นชอบจากนายทะเบียนแล้ว จึงสามารถที่จะนำกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ดังกล่าวไปใช้ในทางธุรกิจได้ แต่เมื่อพิจารณาแบบ และข้อความของกรมธรรม์ประกันภัยตามคำสั่งของนายทะเบียน 22/2251 แล้ว เห็นว่ายังมีปัญหาข้อสัญญาในเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ดังนี้

5.1.1 ปัญหาเกี่ยวกับคำว่า “ผู้เอาประกันภัย” ตามคำสั่งนายทะเบียน 11/2552 คู่มือตีความกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ ได้ตีความคำว่า “ผู้เอาประกันภัย” ตามเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ หมวดการคุ้มครองความรับผิดต่อบุคคลภายนอก ข้อ 8. สัญญาพิเศษ ไว่กว้างกว่าคำนิยามศัพท์ของคำว่า “ผู้เอาประกันภัย” ตามเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ หมวดเงื่อนไขทั่วไป ในข้อ 2. ทำให้ผู้เอาประกันภัยหรือประชาชนทั่วไปอ่านกรมธรรม์ประกันภัยแล้วเข้าใจผิด เกิดเป็นข้อถกเถียงจนกลายเป็นพิพาทกันได้

5.1.2 ปัญหาการเรียกค่าสินไหมทดแทนคืนในกรณีผู้ขับขี่ที่มีใช้ผู้เอาประกันภัยปฏิบัติผิดเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ หมวดการคุ้มครองความรับผิดต่อบุคคลภายนอก ข้อ 8. ในกรณีที่ผู้ขับขี่ที่มีใช้ผู้เอาประกันภัยได้ปฏิบัติผิดเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ หมวดการคุ้มครองความรับผิดต่อบุคคลภายนอก ข้อ 7. นั้น เมื่อผู้รับประกันภัยได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกตามข้อสัญญาในเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์แล้ว ตามคำสั่งนายทะเบียน 11/2552 คู่มือตีความกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ ได้ตีความตามเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ หมวดการคุ้มครองความรับผิดต่อบุคคลภายนอก ข้อ 8. ให้ผู้รับประกันภัยเรียก

ค่าสินไหมทดแทนคืนจากผู้ขับขี่ได้เท่านั้น ซึ่งผู้ขับขี่ก็ไม่ใช่คู่สัญญาตามเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ จึงทำให้เกิดเป็นข้อต่อสู้จนทำให้เกิดเป็นพิพาทได้

5.1.3 ปัญหาความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยในกรณีที่ผิคนัด เมื่อผู้ขับขี่ได้กระทำละเมิดต่อบุคคลภายนอก ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 206 ให้ถือว่าผู้ขับขี่และผู้เอาประกันภัยกระทำละเมิดนั้น ผิคนัดตั้งแต่วันที่ทำการละเมิด แต่ความรับผิดชอบในส่วนของผู้รับประกันภัยนั้นต้องรับผิดชอบตามเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ เมื่อไม่มีข้อสัญญาที่ตกลงให้ผู้รับประกันภัยต้องรับผิดชอบอย่างลูกหนี้ร่วม และมีได้กำหนดเวลาชำระหนี้ตามเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัย ทำให้บุคคลภายนอกหรือผู้เสียหายต้องมีการทวงถามให้ผู้รับประกันภัยรับผิดชอบชำระหนี้ก่อน หากผู้รับประกันภัยไม่ปฏิบัติตามหนังสือทวงถามจึงถือว่าผิคนัด จึงทำให้ผู้รับประกันภัยห่วงเหนียวเวลาการชำระหนี้ เพื่อให้ผู้เอาประกันภัยและผู้ขับขี่รับภาระในการชดเชยดอกเบี้ยให้แก่ผู้เสียหายจากการกระทำละเมิดนับแต่วันที่ละเมิดจนถึงวันที่ผู้รับประกันภัยผิคนัดสัญญา ทั้งๆ ที่ผู้รับประกันภัยเองที่ไม่ยอมชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เสียหาย ถือว่าเป็นการเพิ่มภาระให้แก่ผู้เอาประกันภัยจนเกินควร

5.1.4 ปัญหาข้อสัญญาในเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ให้ความคุ้มครองความรับผิดชอบของผู้เอาประกันภัยและผู้ขับขี่มากจนเกินไป เช่น ในกรณีการขับขี่รถโดยบุคคลซึ่งในขณะที่ขับขี่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเส้นเลือด ไม่น้อยกว่า 150 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ทั้งที่พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 (2) ประกอบกับกฎกระทรวงฉบับที่ 16/2537 ถ้าผลการตรวจปรากฏว่าผู้ขับขี่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ให้ถือว่าเมาสุรา ซึ่งเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ให้ความคุ้มครองถึง 3 เท่าของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 (2) และในกรณีการขับขี่รถโดยบุคคลซึ่งในขณะที่ขับขี่มีสารเสพติดอยู่ในร่างกายตามเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ให้คุ้มครองความรับผิดชอบแก่ผู้เอาประกันภัยและผู้ขับขี่ ทั้งที่พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 ทวิ ได้ห้ามมิให้ผู้ขับขี่เสพยาเสพติด ซึ่งเป็นความผิดร้ายแรง ทำให้ผู้เอาประกันภัยและผู้ขับขี่ไม่เกรงกลัวกฎหมายและไม่ได้ตระหนักหรือคำนึงถึงความปลอดภัยของประชาชนทั่วไปที่ใช้ถนนร่วมกัน จึงทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย และข้อสัญญาที่ขัดต่อกฎหมายอื่น

5.1.5 ปัญหาอายุความฟ้องร้องคดีในกรณีที่ผู้รับประกันภัยฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนคืนจากผู้เอาประกันภัยจากการปฏิบัติผิดเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัย ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 882 ไม่ได้กำหนดในกรณีดังกล่าวไว้ ทำให้ผู้รับประกันภัยมีสิทธิฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนคืนจากผู้เอาประกันภัยภายในอายุความ 10 ปี ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 193/30 ทั้งที่สิทธิในการเรียกร้องของผู้รับประกันภัยก็มาจากข้อสัญญาในเงื่อนไข

กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์เหมือนกับสิทธิเรียกร้องตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 882 จึงเป็นการให้ความคุ้มครองผู้รับประกันภัยจนมากเกินไป

## 5.2 ข้อเสนอแนะ

5.2.1 ในกรณีความหมายของคำว่า “ผู้เอาประกันภัย” ไม่ชัดเจนนั้น ข้าพเจ้าเห็นสมควรมีการแก้ไขเพิ่มเติมคำว่า “ผู้เอาประกันภัย” ในเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัย หมวดการคุ้มครองความรับผิดต่อบุคคลภายนอก ข้อ 8 ที่มีความหมายขัดกับคำนิยามศัพท์ในหมวดเงื่อนไขทั่วไป หากต้องการให้ผู้ขับขี่ต้องร่วมรับผิดกับผู้เอาประกันภัยชดใช้ค่าสินไหมทดแทน คืบให้แก่ผู้รับประกันภัยนั้น เห็นสมควรแก้ไขเพิ่มเติมจากคำว่า “ผู้เอาประกันภัย” เป็นคำว่า “ผู้เอาประกันภัยหรือผู้ขับขี่” เพื่อให้ชัดเจนยิ่งขึ้นเพื่อให้ผู้เอาประกันภัยหรือบุคคลทั่วไปสามารถอ่านเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยแล้วเข้าใจได้โดยง่ายโดยไม่ต้องตีความข้อสัญญา

5.2.2 การเรียกค่าสินไหมทดแทนคืนในกรณีผู้ขับขี่ที่มีใช้ผู้เอาประกันภัยปฏิบัติผิดเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ หมวดการคุ้มครองความรับผิดต่อบุคคลภายนอก ข้อ 8. แล้ว เมื่อผู้รับประกันภัยได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกตามเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัย หมวดการคุ้มครองความรับผิดต่อบุคคลภายนอก ข้อ 8. หากผู้เอาประกันภัยยินยอมให้ผู้ขับขี่เป็นผู้ขับขี่รถยนต์คันที่เอาประกันภัย ข้าพเจ้าเห็นสมควรตีความให้ผู้เอาประกันภัยซึ่งผู้ที่ยินยอมและเป็นผู้สัญญาตามเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนคืนให้แก่ผู้รับประกันภัยด้วย

5.2.3 ความรับผิดของผู้รับประกันภัยในกรณีที่ผิดนัดตามข้อสัญญาในเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ ข้าพเจ้าเห็นสมควรมีการแก้ไขเพิ่มเติมข้อสัญญาในเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ หมวดการคุ้มครองความรับผิดต่อบุคคลภายนอก ว่าให้ถือว่าผู้รับประกันภัยต้องร่วมกันหรือแทนกันรับผิดค่าสินไหมทดแทนต่อบุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหาย แต่ทั้งนี้ความรับผิดนั้นต้องไม่เกินวงเงินที่คุ้มครองตามเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ เพื่อป้องกันการเอาเปรียบผู้เอาประกันภัยที่ต้องรับภาระในการชดใช้ดอกเบี้ยนับแต่วันทำละเมิดจนถึงวันที่ผู้รับประกันภัยผิดนัด

5.2.4 ข้อสัญญาในเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ให้ความคุ้มครองความรับผิดของผู้เอาประกันภัยและผู้ขับขี่มากเกินไป เช่น ในกรณีการขับขี่รถโดยบุคคลซึ่งในขณะที่ขับขี่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเส้นเลือดไม่น้อยกว่า 150 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ และในกรณีการขับขี่รถโดยบุคคลซึ่งในขณะที่ขับขี่มีสารเสพติดอยู่ในร่างกาย ข้าพเจ้าเห็นสมควรมีการแก้ไขข้อสัญญาเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ โดยการปรับลดความคุ้มครองในกรณีที่ขับขี่รถโดยบุคคลซึ่งในขณะที่

ขี้มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเส้นเลือดจากเดิม 150 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ เป็น 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ และเพิ่มเติมข้อยกเว้นความคุ้มครองความรับผิดในกรณีการขี้โดยบุคคลในขณะที่ขี้มีสารเสพติดในร่างกาย ซึ่งเป็นสาเหตุหลักที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ในปัจจุบันทำให้เกิดความเสียหายต่อสังคม และเศรษฐกิจของประเทศเป็นอย่างมาก เพื่อให้ผู้ขี้และผู้เอาประกันภัยได้ตระหนักถึงความปลอดภัยของประชาชนทั่วไปที่ใช้ถนนร่วมกัน และเพื่อให้สอดคล้องกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43(2) และมาตรา 43 ทวิ

5.2.5 อายุความฟ้องร้องคดีในกรณีที่ผู้รับประกันภัยฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนคืนจากผู้เอาประกันภัยจากการปฏิบัติผิดเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัย ข้าพเจ้าเห็นสมควรมีการแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 882 ให้หมายความรวมถึงกรณีที่ผู้รับประกันภัยเรียกค่าสินไหมคืนจากผู้เอาประกันภัยและผู้ขี้ตามเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ หมดการคุ้มครองความรับผิดต่อบุคคลภายนอก ข้อ 8. ด้วย ควรใช้อายุความฟ้องร้องเรียกค่าสินไหมทดแทนคืนภายใน 2 ปี นับแต่วันที่เกิดสิทธิเรียกคืน เนื่องจากเป็นมูลเหตุอันเกิดจากสัญญาประกันภัยเหมือนกัน

จากข้อเสนอแนะดังกล่าวเพื่อต้องการให้ข้อสัญญาของเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ มีความชัดเจน ไม่เป็นการเพิ่มภาระให้แก่ผู้เอาประกันภัย และเพื่อให้ผู้เอาประกันภัยมีจิตสำนึกในการใช้ความระมัดระวังในการขี้รถและความรับผิดชอบต่อสังคมพอสมควร



## บรรณานุกรม

### ภาษาไทย

#### หนังสือ

- กองบังคับการตำรวจจราจร กองบัญชาการตำรวจนครบาล สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. (2542). คู่มือ  
การปฏิบัติงานตำรวจจราจร 1991.
- จรัญ ภักดีธนากุล และพรเพชร วิชิตชลชัย. (2539). หน่วยที่ 14 กฎหมายไทยเปรียบเทียบกับ  
กฎหมายประเทศอื่น ในสกุลกฎหมายไทย คอมมอนลอว์ ระบบกฎหมายไทยและ  
ต่างประเทศ. กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
- จรัญ ภักดีธนากุล. (2540). สรุปสาระสำคัญของพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม  
พ. ศ. 2540. กรุงเทพมหานคร: ศาลอุทธรณ์
- จำรัส เขมะจารุ. (ม.ป.ป.). คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยประกันภัย. พระนคร:  
คุรุสภา.
- จิตติ ดิงศภักดิ์. (2523). คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 2 มาตรา 354 ถึง 452  
ว่าด้วยมูลแห่งหนี้ (พิมพ์ครั้งที่ 4). กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- \_\_\_\_\_. (2539). กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย (พิมพ์ครั้งที่ 11). กรุงเทพมหานคร:  
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- จิต เศรษฐบุตร. (2517). คำบรรยายลักษณะวิชากฎหมายแพ่ง ลักษณะทั่วไปแห่งหนี้.  
กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- \_\_\_\_\_. (2522). หลักกฎหมายแพ่งลักษณะ นิติกรรมและหนี้ (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพมหานคร:  
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ไชยยศ เหมะรัชตะ. (2535). กฎหมายว่าด้วยสัญญา. กรุงเทพมหานคร: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- \_\_\_\_\_. (2540). คำอธิบายกฎหมายว่าด้วยประกันภัย (พิมพ์ครั้งที่ 4) กรุงเทพมหานคร: นิติธรรม.
- \_\_\_\_\_. (ม.ป.ป.). ย่อหลักกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ประกันภัย. กรุงเทพมหานคร: นิติธรรม.
- ณัฐพงศ์ โปณกะบุตร. (2544). หลักกฎหมายแพ่งและพาณิชย์. กรุงเทพมหานคร: คณะนิติศาสตร์  
มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- คาราพร ธีระวัฒน์. (2542). กฎหมายสัญญา สถานะใหม่ของสัญญาปัจจุบันและปัญหาข้อสัญญาที่  
ไม่เป็นธรรม (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

- ธานินทร์ กรัยวิเชียร. (2529). *ระบบกฎหมายอังกฤษ*. กรุงเทพฯ: คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ธานี วรภัทร์. (2545). *การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ* (รายงานการวิจัย).
- ประกอบ หุตะสิงห์. (2514). *กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยนิติกรรมและสัญญา*. กรุงเทพมหานคร: สหิทธิสารการพิมพ์.
- ประพนธ์ ศาตะมาน และ ไพจิตร ปุณฺณพันธ์ (2539). *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะซื้อขาย* (พิมพ์ครั้งที่ 11). กรุงเทพมหานคร: นิติบรรณการ
- ประภาศน์ อวยชัย. (2542). *ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 (เล่ม 3) มาตรา 702 ถึง มาตรา 897 พร้อมด้วยย่อข้อกฎหมายจากคำพิพากษาศาลฎีกาตั้งแต่ พ.ศ. 2527 ถึง พ.ศ. 2542*. กรุงเทพมหานคร: สภาสังคมสงเคราะห์แห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์.
- ประสิทธิ์ โฉมวิไลกุล. (2548). *กฎหมายแพ่ง หลักทั่วไป คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 4-14* (พิมพ์ครั้งที่ 3). กรุงเทพฯ: นิติธรรม.
- ปิ่นโน สุขทรศนี. (2517). *ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยนิติกรรมและสัญญา*. กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- พรเพชร วิชิตชลชัย และ จริญญา ภัคดิธนากุล. (2539). *หน่วยที่ 14 กฎหมายไทยเปรียบเทียบกับกฎหมายประเทศอื่นในสกุลกฎหมายไทย คอมมอนลอว์ ระบบกฎหมายไทยและต่างประเทศ*. กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.
- ร. แลงกาด์. (2526). *ประวัติศาสตร์กฎหมายไทย เล่ม 2* (คำสอนนักศึกษาปริญญาโท มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์). กรุงเทพมหานคร: ไทยวัฒนาพานิชย์.
- ศนันท์กรณ (จำปี) โสคติพันธ์. (2550). *คำอธิบายนิติกรรมสัญญา* (ครั้งที่ 2). กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน.
- ศักดิ์ สนองชาติ. (2540). *คำอธิบายโดยย่อประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด และความรับผิดทางละเมิดตามพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539* (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพมหานคร: นิติบรรณการ.
- สมาคมประกันวินาศภัย. (ม.ป.ป.). *คู่มือตีความกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ ตามคำสั่งนายทะเบียน ที่ 11/2552 ลงวันที่ 29 เมษายน 2552*. หน้า 73-74.
- สิทธิโชค ศรีเจริญ. (2538). *ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัย*.

- สุนัย มโนมัยอุดม. (2545). *ระบบกฎหมายอังกฤษ: English Legal System* (พิมพ์ครั้งที่ 2).  
กรุงเทพมหานคร: โครงการตำราและวารสารนิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์  
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- สุขุม ศุภนิคย์. (2550). *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยลักษณะละเมิด*  
(พิมพ์ครั้งที่ 6). กรุงเทพมหานคร: นิติบรรณการ.
- เสนีย์ ปราโมช, ม. ร. ว. (2479). *มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์และการเมืองกฎหมายอังกฤษว่าด้วย*  
*ลักษณะสัญญาและละเมิด*. กรุงเทพมหานคร: สุวรรณศรี.
- เสริม วินิจฉัยกุล. (2515) *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์*. กรุงเทพมหานคร:  
กรมสรรพสามิต.
- โสภณ รัตนกร. (2542). *คำอธิบายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วย หนี้* (พิมพ์ครั้งที่ 4).  
กรุงเทพมหานคร: นิติบรรณการ.
- อำนาจ สุภเวชย์. (2542). *รู้ทันประกันภัยรถยนต์*. กรุงเทพมหานคร: บรรณกิจ 1991.
- \_\_\_\_\_. (2551). *คำอธิบายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย*. กรุงเทพมหานคร: บรรณกิจ  
1991.
- อุกฤษ มงคลนาวิน. (2513). *คำอธิบายกฎหมายฝรั่งเศส*. กรุงเทพมหานคร: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- \_\_\_\_\_. (2514). *ประวัติศาสตร์กฎหมายต่างประเทศ (สากล)*. กรุงเทพมหานคร: ไทยวัฒนาพานิช.

#### บทความ

- ดาราดพร เตชะกำพูน. (2529, กันยายน). "ข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรมในสัญญา." *วารสารนิติศาสตร์*, 16 (3).  
หน้า 18.
- ทวีศิลป์ รักรษศรี สมชาย รัตนชื้อสกุล และอนวัณน์ ศรีพงษ์พันธ์กุล. (2528, มีนาคม). "ความรู้  
เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายเยอรมันว่าด้วยสัญญาสำเร็จรูป." *วารสารนิติศาสตร์*, 15 (1).  
หน้า 44-54.
- ประทีป อ่าววิจิตรกุล, หมายเหตุในคำพิพากษาฎีกาที่ 884/2549.
- ประสิทธิ์ โหมวิไลกุล. (ม.ป.ป.). "การตีความสัญญาประกันภัยและกรมธรรม์ประกันภัย." *ดุลพาท*,  
1 (31). หน้า 22.
- สุรศักดิ์ วาจาสิทธิ์. (2528, มีนาคม). "สัญญาสำเร็จรูปของอังกฤษ." *วารสารนิติศาสตร์*, 15 (1).  
หน้า 20-32.

\_\_\_\_\_. (2529, กันยายน). "ข้อจำกัดความรับผิดชอบในสัญญา." *วารสารนิติศาสตร์*, 16 (3).  
หน้า 117-130.

### วิทยานิพนธ์

- กฤตย์ชัย สืบวิเศษ. (2552). ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิในการประกอบอาชีพของลูกจ้าง (วิทยานิพนธ์ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต). กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.
- กิตติพงษ์ สิมมาลี. (2546). การบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก: ศึกษากรณีผู้ขับขีรถมาสุรา (วิทยานิพนธ์ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต). กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.
- พิทยา วิทยาไพโรจน์. (2549). ปัญหาทางกฎหมายในการคุ้มครองผู้บริโภคด้านสัญญาไม่เป็นธรรม: ศึกษากรณีสัญญาประกันวินาศภัย (วิทยานิพนธ์ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต). กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.
- พิรัตน์ วงศ์สาสุวรรณ. (2546). วิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับผลบังคับของเงื่อนไขทั่วไปที่กำหนดไว้ในสัญญาประกันวินาศภัย (วิทยานิพนธ์ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต). กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.
- วิชัย จิตตपालกุล. (2531). สัญญาสำเร็จรูป: ศึกษาเปรียบเทียบเพื่อการแก้ไขสัญญาข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม (วิทยานิพนธ์ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต). กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- สรรธ สระศรี. (2549). มาตรการในการคุ้มครองสิทธิของผู้บริโภคด้านสัญญาตามกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภค: ศึกษากรณีสัญญาสำเร็จรูป (วิทยานิพนธ์ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต). กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.
- สุจิต ปัญญาพฤกษ์. (2541). การใช้สิทธิโดยสุจริต (วิทยานิพนธ์ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต). กรุงเทพมหานคร: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สุดา วัชรวัฒนกุล. (2525). ความสุจริตอย่างยิ่งของผู้สัญญาในสัญญาประกันภัย (วิทยานิพนธ์ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต). กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- สุรพล ธรรมสถิตติ. (2520). ความสงบเรียบร้อยของประชาชน (วิทยานิพนธ์ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต). กรุงเทพมหานคร: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

## เอกสารอื่นๆ

สำหรับกรมธรรม์ประกันภัยสินค้าทางทะเล (Marine Cargo Policy) เป็นกรมธรรม์ที่จะมีเฉพาะวันที่เริ่มต้นความคุ้มครองเท่านั้น ซึ่งในกรมธรรม์จะระบุไว้ว่า Sailing on or about แต่ระยะเวลาสิ้นสุดนั้นไม่อาจจะระบุได้ขึ้นอยู่กับว่าเรือที่บรรทุกสินค้านั้นจะไปถึงท่าเรือปลายทางเมื่อไร.

ประกาศกระทรวงพาณิชย์ เรื่องหลักเกณฑ์ วิธีการ และระยะเวลาที่ถือว่าเป็นการประวิงการจ่ายค่าสินไหมทดแทน หรือประวิงการคืนเบี้ยประกันภัยของบริษัทประกันวินาศภัย. ประกาศ ณ วันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2536.ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 110 ตอนที่ 18 ลงวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2536.

ประทีป อ่าววิจิตรกุล. หมายเหตุในคำพิพากษาฎีกาที่ 884/2549.

## กฎหมาย

ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส.

ประมวลกฎหมายแพ่งเยอรมัน.

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 1-6.

ประมวลกฎหมายอาญา.

พระราชบัญญัติคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย พ. ศ. 2550.

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ. ศ. 2522.

พระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ. ศ. 2535.

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2550.

## สารสนเทศจากสื่ออิเล็กทรอนิกส์

สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันวินาศภัย (คปภ.). สืบค้นเมื่อ

25 มิถุนายน 2555, จาก <http://www.doi.go.th/opmv/index.html>

สำนักงานแพทย์ทหารกองบัญชาการกองทัพไทย. สืบค้นเมื่อ 3 เมษายน 2555, จาก

<http://medo.rtarf.mi.th/health/health15.html>

## ภาษาต่างประเทศ

## BOOKS

- Chris Parsons, David Green and Mike Mead. (1991). *Contract Law & Insurance*. Cambridge: The Chartered Insurance Institute.
- Commonwealth Government. (1998). *Insurance Act 1973: Reprinted as in force on 31 October 1998 (includes amendment up to Act no. 61 of 1998) Reprint 5*.
- Curtis M. Elliott and Emmett J. Vaughan.
- Donald O' May. (1993). *Marine Insurance Law and Policy*. London: Sweet & Maxwell Limited.
- G.C.A. Dickson and W. M. Stein. (1996). *Insurance Practice*. Cambridge: the Chartered Institute.
- Henry Campbell Black. (1990). "Insurance agent" and "Insurance broker," *Black's Law Dictionary* (6th ed).
- Ian Brown & Adrain Chandler. (1994). *Law of contract*. London: Blackstone Press Limited.
- Macgillivray & Parkington. (1981). *Insurance Law*. London: Sweet & Maxwell Limited.
- Norbert Horn and Hein Kotz and Han G. Leser. (1982). *German Private and Commercial Law: An Introduction*.
- Raoul Colinvaux. (n. d. ). *The Law of Insurance*.

## ARTICLE

- Beale H, Inequality of Bargain Power. (1982). "Journal Study 1986." *Harvard Law Review*, 6 (1). pp. 741-801.

## LECTRONIC SOURCES

- Retrieved June 25, 2012, from <http://www.apra.gov.au>
- Retrieved June 25, 2012, from <http://www.mas.gov.sg>
- Retrieved June 25, 2012, from <http://www.travismorien.com>



**ภาคผนวก**



**แบบข้อความกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์**

ตามคำสั่งนายทะเบียนที่ 22/2551 และแก้ไขเพิ่มเติมตามสั่งนายทะเบียนที่ 28/2552 และคำสั่ง  
นายทะเบียนที่ 27/2554 ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและ  
ส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.)

**หมวดเงื่อนไขทั่วไป**

ภายใต้การคุ้มครอง เงื่อนไข และข้อยกเว้นแห่งกรมธรรม์ประกันภัยและเอกสารแนบท้าย  
กรมธรรม์ประกันภัยนี้ บริษัทให้สัญญาต่อผู้เอาประกันภัยดังต่อไปนี้

**ข้อ 1. กรมธรรม์ประกันภัยนี้มีผลใช้บังคับทันทีเมื่อผู้เอาประกันภัยชำระเบี้ยประกันภัยแล้ว**

การชำระเบี้ยประกันภัยให้แก่ตัวแทนประกันภัย พนักงานและนายหน้าประกันภัย  
ผู้ได้รับมอบอำนาจให้รับชำระเบี้ยประกันภัย ตลอดจนบุคคลหรือนิติบุคคลที่บริษัทยอมรับการ  
กระทำของบุคคลหรือนิติบุคคลดังกล่าวเสมือนตัวแทนของบริษัท ให้ถือเป็นการชำระ  
เบี้ยประกันภัยแก่บริษัทโดยถูกต้อง

**ข้อ 2. คำนิยามศัพท์** เมื่อใช้ในกรมธรรม์ประกันภัย หรือเอกสารแนบท้ายกรมธรรม์ประกันภัยนี้

“บริษัท”	หมายถึง	บริษัทที่ออกกรมธรรม์ประกันภัยนี้
“ผู้เอาประกันภัย”	หมายถึง	บุคคลที่ระบุชื่อเป็นผู้เอาประกันภัย ในตาราง
“รถยนต์”	หมายถึง	รถยนต์ที่เอาประกันภัยซึ่งมีตารางที่ระบุไว้ในตาราง
“ตาราง”	หมายถึง	ตารางแห่งกรมธรรม์ประกันภัยนี้
“อุบัติเหตุแต่ละครั้ง”	หมายถึง	เหตุการณ์หนึ่งหรือหลายเหตุการณ์สืบเนื่องกัน ซึ่งเกิดจาก สาเหตุเดียวกัน
“ความเสียหายส่วนแรก”	หมายถึง	ส่วนแรกของความรับผิด หรือความเสียหายอันมีความ คุ้มครองตามข้อสัญญาหรือเอกสารแนบท้ายแห่งกรมธรรม์ ประกันภัยนี้ที่ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบเอง

### ข้อ 3. การยกเว้นทั่วไป

กรรมธรรม์ประกันภัยนี้ไม่คุ้มครองความเสียหายหรือความรับผิดอันเกิดขึ้นเป็นผลโดยตรงหรือโดยอ้อมจาก

3.1 สงคราม การรุกราน การกระทำของชาติศัตรู การสู้รบหรือการปฏิบัติการที่มีลักษณะเป็นการทำสงคราม (จะได้ประกาศสงครามหรือไม่ก็ตาม)

3.2 สงครามกลางเมือง การแข็งข้อของทหาร การกบฏ การปฏิวัติ การต่อต้านรัฐบาล การยึดอำนาจการปกครองโดยกำลังทหาร หรือโดยประการอื่น ประชาชน ก่อความวุ่นวายถึงขนาดหรือเท่ากับการลุกฮือต่อต้านรัฐบาล

3.3 วัตถุอาวุธปรมาณู

3.4 การแตกตัวของประจุ การแผ่รังสี การกระทบกับกัมมันตภาพรังสีจากเชื้อเพลิงปรมาณู หรือจากการปรมาณูอันเกิดจากการเผาไหม้เชื้อเพลิงปรมาณู และสำหรับจุดประสงค์ของข้อสัญญานี้ การเผาไหม้รวมถึงกรรมวิธีใดๆ แห่งการแยกตัวปรมาณู ซึ่งดำเนินติดต่อกันไปด้วยตัวของมันเอง

### ข้อ 4. การจัดการเรียกร้องเมื่อเกิดความเสียหาย

เมื่อมีความเสียหายหรือความรับผิดตามกรรมธรรม์ประกันภัยเกิดขึ้น ผู้เอาประกันภัย หรือผู้ขับขี่จะต้องแจ้งให้บริษัททราบโดยไม่ชักช้า และดำเนินการอันจำเป็นเพื่อรักษาสิทธิตามกฎหมาย

บริษัทมีสิทธิเข้าดำเนินการในนามของผู้เอาประกันภัยเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นได้ หากความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นอยู่ภายใต้ความคุ้มครองในกรรมธรรม์ประกันภัย

ความคุ้มครองของบริษัทจะเกิดขึ้นเมื่อผู้เอาประกันภัย หรือผู้ขับขี่ดำเนินการโดยสุจริต

### ข้อ 5. ความรับผิดของบริษัทเมื่อมีการปฏิเสธการจ่ายค่าสินไหมทดแทน

เมื่อมีการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนต่อบริษัท และหากบริษัทปฏิเสธความรับผิดไม่ว่าด้วยเหตุใดก็ตาม จนเป็นเหตุให้ผู้เอาประกันภัยหรือผู้เสียหายนำคดีขึ้นสู่การพิจารณาของศาลหรือเสนอข้อพิพาทต่ออนุญาโตตุลาการ หากศาลพิพากษา หรืออนุญาโตตุลาการชี้ขาดให้บริษัทแพ้คดี บริษัทจะต้องรับผิดต่อผู้เอาประกันภัย หรือผู้เสียหายนั้น โดยชดใช้ค่าเสียหายตามคำพิพากษา หรือคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ พร้อมดอกเบี้ยคิดในอัตราร้อยละ 15 ต่อปี นับแต่วันผิดนัด

ข้อ 6. การแก้ไข สัญญาคุ้มครองและเงื่อนไขแห่งกรมธรรม์ประกันภัยนี้ จะเปลี่ยนแปลงแก้ไขได้ โดยออกเอกสารแนบท้ายของบริษัทเท่านั้น

ข้อ 7. การลดเบี้ยประกันภัยประวัติ

7.1 ในกรณีผู้เอาประกันภัยมีรถยนต์เอาประกันภัยไว้กับบริษัท บริษัทจะลดเบี้ยประกันภัยให้แก่ผู้เอาประกันภัย เป็นลำดับขั้น ดังนี้

ขั้นที่ 1 20% ของเบี้ยประกันภัยในปีที่ต่ออายุ สำหรับรถยนต์คันที่ไม่มีการเรียกร้องค่าเสียหายต่อบริษัทในการประกันภัยปีแรก

ขั้นที่ 2 30% ของเบี้ยประกันภัยในปีที่ต่ออายุ สำหรับรถยนต์คันที่ไม่มีการเรียกร้องค่าเสียหายต่อบริษัทในการประกันภัย 2 ปีติดต่อกัน

ขั้นที่ 3 40% ของเบี้ยประกันภัยในปีที่ต่ออายุ สำหรับรถยนต์คันที่ไม่มีการเรียกร้องค่าเสียหายต่อบริษัทในการประกันภัย 3 ปี ติดต่อกัน

ขั้นที่ 4 50 % ของเบี้ยประกันภัยในปีที่ต่ออายุ สำหรับรถยนต์คันที่ไม่มีการเรียกร้องค่าเสียหายต่อบริษัท ในการประกันภัย 4 ปีติดต่อกัน หรือกว่านั้น

ทั้งนี้ บริษัทจะลดเบี้ยประกันภัยให้ต่อเมื่อผู้เอาประกันภัยได้ต่ออายุการประกันภัยกับบริษัท และเฉพาะข้อตกลงคุ้มครองที่ต่ออายุเท่านั้น

คำว่า “รถยนต์คันที่ไม่มีการเรียกร้องค่าเสียหาย” ให้ความหมายรวมถึงรถยนต์คันที่มีการเรียกร้องค่าเสียหาย แต่ค่าเสียหายนั้นเกิดจากความประมาทของบุคคลภายนอกและรู้ตัวผู้ต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย ซึ่งมีผลทำให้บริษัทมีสิทธิที่จะเรียกค่าเสียหายที่บริษัทได้จ่ายไปคืนจากบุคคลภายนอกได้

หากในระหว่างปีกรมธรรม์ประกันภัยที่ผู้เอาประกันภัยได้รับส่วนลดเบี้ยประกันภัย ประวัติได้มีการเรียกร้องค่าเสียหายต่อบริษัทแล้ว ในการต่ออายุการเอาประกันภัยปีต่อมา บริษัทจะลดเบี้ยประกันภัยให้แก่ผู้เอาประกันภัยดังนี้

(ก) ลดลงหนึ่งขั้นจากเดิม หากการเรียกร้องนั้นเกิดจากความประมาทของรถยนต์คันที่เอาประกันภัย หรือผู้เอาประกันภัยไม่สามารถแจ้งให้บริษัททราบถึงคู่กรณีอีกฝ่ายหนึ่งได้

(ข) ลดลงสองลำดับขั้นจากเดิม แต่ไม่เกินอัตราปกติ หากมีการเรียกร้องที่รถยนต์เอาประกันภัยเป็นฝ่ายประมาท หรือไม่สามารถแจ้งให้บริษัททราบถึงคู่กรณีอีกฝ่ายหนึ่งได้ตั้งแต่ 2 ครั้งขึ้นไปรวมกันมีจำนวนเงิน 200% ของเบี้ยประกันภัย

7.2 กรณีผู้เอาประกันภัยทำประกันภัยกับผู้รับประกันภัยอื่น และมาต่ออายุการประกันภัยกับบริษัท บริษัทจะนำความใน 7.1 มาใช้บังคับโดยอนุโลมก็ได้

### ข้อ 8. การเพิ่มเบี้ยประกันภัยประวัติไม่ดี

ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยมีรถยนต์เอาประกันภัยไว้กับบริษัท และมีการเรียกร้องค่าเสียหายระหว่างปีที่เอาประกันภัยที่เกิดจากอุบัติเหตุ ซึ่งรถยนต์คันที่เอาประกันภัยเป็นฝ่ายประมาทหรือไม่สามารถแจ้งให้บริษัททราบถึงคู่กรณีอีกฝ่ายหนึ่งได้ อย่างน้อยตั้งแต่ 2 ครั้งขึ้นไป รวมกัน มีจำนวนเงิน 200 % ของเบี้ยประกันภัย บริษัทจะเพิ่มเบี้ยประกันภัยเป็นขั้นๆ ดังนี้

ขั้นที่ 1 20% ของอัตราเบี้ยประกันภัยในปีที่ต่ออายุ

ขั้นที่ 2 30% ของอัตราเบี้ยประกันภัยในปีที่ต่ออายุ ในกรณีมีค่าเสียหายดังกล่าวเกิดขึ้นต่อบริษัท 2 ปีติดต่อกัน

ขั้นที่ 3 40 % ของอัตราเบี้ยประกันภัยในปีที่ต่ออายุ ในกรณีมีค่าเสียหายดังกล่าวเกิดขึ้นต่อบริษัท 3 ปี ติดต่อกัน

ขั้นที่ 4 50 % ของอัตราเบี้ยประกันภัยในปีที่ต่ออายุ ในกรณีมีค่าเสียหายดังกล่าวเกิดขึ้นต่อบริษัท 4 ปีติดต่อกัน หรือกว่านั้น

ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยถูกเพิ่มเบี้ยประกันภัยประวัติไม่ดีไม่ว่าลำดับขั้นใด และในปีกรรมธรรม์นั้น มีการเรียกร้องค่าเสียหาย ที่รถยนต์คันเอาประกันภัยเป็นฝ่ายประมาท หรือไม่สามารถแจ้งให้บริษัททราบถึงคู่กรณีอีกฝ่ายหนึ่งได้ไม่ถึง 2 ครั้ง หรือถึง 2 ครั้ง แต่มีค่าเสียหายไม่เกิน 200 % ของเบี้ยประกันภัยแล้ว ในการต่ออายุการประกันภัย บริษัทจะใช้เบี้ยประกันภัยในลำดับขั้นเดิม เช่น ในปีที่ผ่านมา แต่หากไม่มีการเรียกร้องค่าเสียหาย หรือมีการเรียกร้องค่าเสียหาย แต่ค่าเสียหายที่เกิดขึ้นนั้น มิได้เกิดจากความประมาทของรถยนต์คันเอาประกันภัย และผู้เอาประกันภัยสามารถแจ้งให้บริษัททราบถึงคู่กรณีอีกฝ่ายหนึ่งได้แล้ว ในการต่ออายุการประกันภัยในปีต่อไป บริษัทจะใช้เบี้ยประกันภัยในอัตราปกติ

### ข้อ 9. การโอนรถยนต์

เมื่อผู้เอาประกันภัยได้โอนรถยนต์ให้แก่ผู้อื่น ให้ถือว่าผู้รับ โอนเป็นผู้เอาประกันภัยตามกรรมธรรม์ประกันภัยนี้ และบริษัทต้องรับผิดชอบตามกรรมธรรม์ประกันภัยต่อไปตลอดอายุกรรมธรรม์ประกันภัยที่ยังเหลืออยู่

อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่ทำประกันภัยประเภทระบุชื่อผู้ขับขี่ ผู้เอาประกันภัยจะต้องแจ้งการเปลี่ยนแปลงผู้ขับขี่ให้บริษัททราบ เพื่อจะได้มีการปรับปรุงอัตราเบี้ยประกันภัยตามสภาพความเสี่ยงภัยที่เปลี่ยนแปลงไป มิฉะนั้นผู้เอาประกันภัยอาจจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายส่วนแรกเองตามเงื่อนไขความคุ้มครองที่ปรากฏในกรรมธรรม์ประกันภัยนี้

#### ข้อ 10. การระงับข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการ

ในกรณีที่มีข้อพิพาท ข้อขัดแย้ง หรือข้อเรียกร้องใดๆ ภายใต้กรรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ระหว่างผู้มีสิทธิเรียกร้องตามกรรมธรรม์ประกันภัยกับบริษัท และหากผู้มีสิทธิเรียกร้องประสงค์และเห็นควรยุติข้อพิพาทนั้น โดยวิธีการอนุญาโตตุลาการ บริษัทตกลงยินยอม และให้ทำการวินิจฉัยชี้ขาดโดยอนุญาโตตุลาการ ตามข้อบังคับสำนักคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยว่าด้วยอนุญาโตตุลาการ

#### ข้อ 11. การตีความกรรมธรรม์ประกันภัย

ข้อความที่ปรากฏในกรรมธรรม์ประกันภัยนี้ รวมทั้งเอกสารแนบท้าย และเอกสารประกอบให้ตีความตามคู่มือการตีความที่นายทะเบียนได้ให้ความเห็นชอบไว้

#### ข้อ 12. การสิ้นสุดบังคับของกรรมธรรม์ประกันภัย

กรรมธรรม์ประกันภัยจะสิ้นสุดบังคับเมื่อ

12.1 ณ วันที่ เวลา ที่ระบุไว้ในตาราง

12.2 มีการบอกเลิกกรรมธรรม์ประกันภัย

12.2.1 บริษัทเป็นผู้บอกเลิก: บริษัทอาจบอกเลิกกรรมธรรม์ประกันภัยนี้ได้ด้วยการส่งหนังสือบอกกล่าวล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 30 วัน โดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนถึงผู้เอาประกันภัยตามที่อยู่ครั้งสุดท้ายที่แจ้งให้บริษัททราบ ซึ่งจะมีผลให้กรรมธรรม์ประกันภัยสิ้นสุดบังคับ ณ วันที่พินกำหนดดังกล่าว

ในกรณีที่บริษัทจะคืนเบี้ยประกันภัยให้แก่ผู้เอาประกันภัย โดยหักเบี้ยประกันภัยสำหรับระยะเวลาที่กรรมธรรม์ประกันภัยได้ใช้บังคับมาแล้วออกตามส่วน

12.2.2 ผู้เอาประกันภัยเป็นผู้บอกเลิก: ผู้เอาประกันภัยอาจบอกเลิกกรรมธรรม์ประกันภัยนี้ได้ โดยแจ้งให้บริษัททราบเป็นลายลักษณ์อักษร ซึ่งจะมีผลให้กรรมธรรม์ประกันภัยสิ้นสุดบังคับ ณ วันที่บริษัทได้รับหนังสือบอกเลิก หรือวันที่ระบุไว้ในหนังสือบอกเลิก แล้วแต่ว่าวันใดเป็นวันหลังสุด

ในกรณีนี้ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิได้รับเบี้ยประกันภัยคืน ตามอัตราการคืนเบี้ยประกันภัยที่ระบุไว้ข้างล่าง

อัตราคืนเบี้ยประกันภัย

จำนวนวัน ประกันภัย	ร้อยละของเบี้ย ประกันภัยเต็มปี	จำนวนวัน ประกันภัย	ร้อยละของเบี้ย ประกันภัยเต็มปี	จำนวนวัน ประกันภัย	ร้อยละของเบี้ย ประกันภัยเต็มปี
1-9	72	120-129	44	240-249	20
10-19	68	130-139	41	250-259	18
20-29	65	140-149	39	260-269	16
30-39	63	150-159	37	270-279	15
40-49	61	160-169	35	280-289	13
50-59	59	170-179	32	290-299	12
60-69	56	180-189	30	300-309	10
70-79	54	190-199	29	310-319	8
80-89	52	200-209	27	320-329	6
90-99	50	210-219	25	330-339	4
100-109	48	220-229	23	340-349	3
110-119	46	230-239	22	350-359	1
				360-366	0

## หมวดการคุ้มครองความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก

### ข้อ 1. ข้อตกลงคุ้มครอง

บริษัทจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความสูญเสีย หรือความเสียหายอย่างใดๆ อันเกิดแก่บุคคลภายนอก ซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย เนื่องจากอุบัติเหตุอันเกิดจากรถยนต์ที่ใช้หรืออยู่ในทาง หรือสิ่งที่บรรทุก หรือติดตั้งในรถยนต์นั้น ในระหว่างระยะเวลาประกันภัย ในนามผู้เอาประกันภัยดังนี้

1.1 ความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย บริษัทจะรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทน เพื่อความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย ของบุคคลภายนอกตามความเสียหายที่แท้จริงที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบตามกฎหมายต่อบุคคลภายนอกนั้น

กรณีบุคคลภายนอกเสียชีวิต บริษัทจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนไม่น้อยกว่า 100,000 บาทต่อคน แต่หากการเสียชีวิตนั้น ทำให้มีผู้ขาดรายได้ประมาณกฎหมาย บริษัทจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนต่อการเสียชีวิตของบุคคลภายนอกนั้นไม่น้อยกว่า 300,000 บาทต่อคน

กรณีบุคคลภายนอกทุพพลภาพถาวร บริษัทจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนไม่น้อยกว่า 300,000 บาทต่อคน

ในกรณีที่บุคคลภายนอกนั้นมีสิทธิได้รับการชดใช้จากกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์มากกว่า 1 กรมธรรม์ประกันภัย บริษัทจะร่วมเฉลี่ยจ่ายเท่าๆ กัน อย่างไรก็ตาม ความรับผิดชอบของบริษัทต่อคนจะมีไม่เกินจำนวนเงินเอาประกันภัยต่อคนที่ระบุไว้ในตารางและความรับผิดชอบของบริษัทต่อครั้ง ในกรณีมากกว่าหนึ่งคนจะมีไม่เกินจำนวนเงินเอาประกันภัยต่อครั้งที่ระบุไว้ในตาราง

ทุพพลภาพถาวร ในที่นี้ หมายถึง ทุพพลภาพถึงขนาดไม่สามารถประกอบหน้าที่การงานใดๆ ในอาชีพประจำ และอาชีพอื่นๆ ได้โดยสิ้นเชิงตลอดไป

บุคคลภายนอกที่ได้รับความคุ้มครองตาม 1.1 นี้ ไม่รวมถึงผู้ขับขี่ที่เป็นฝ่ายที่จะต้องรับผิดชอบตามกฎหมายตลอดจนลูกจ้างในทางการที่จ้าง คู่สมรส บิดา มารดา บุตรของผู้ขับขี่นั้น

1.2 ความเสียหายต่อทรัพย์สิน บริษัทจะรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก ซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย และความรับผิดชอบของบริษัทจะมีไม่เกินจำนวนเงินเอาประกันภัยที่ระบุไว้ในตาราง

ความเสียหายต่อทรัพย์สินดังต่อไปนี้ จะไม่ได้รับความคุ้มครอง

(ก) ทรัพย์สินที่ผู้เอาประกันภัย ผู้ขับขี่ที่เป็นฝ่ายต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย คู่สมรส บิดา มารดา บุตรของผู้เอาประกันภัย หรือผู้ขับขี่นั้นเป็นเจ้าของ หรือเป็นผู้เก็บรักษา ควบคุมหรือครอบครอง

(ข) เครื่องจักร สะพานรถ สะพานรถไฟ ถนน ทางวิ่ง ทางเดิน สนามหรือสิ่งหนึ่งสิ่งใดที่อยู่ใต้สิ่งดังกล่าว อันเกิดจากการสั่นสะเทือน หรือจากน้ำหนักรถยนต์ หรือน้ำหนักบรรทุกของรถยนต์

(ค) สัมภาระหรือทรัพย์สินอื่นใดที่นำติดตัวขึ้นบนรถยนต์ หรือทรัพย์สินที่บรรทุกอยู่ในรถยนต์ หรือกำลังยกขึ้น หรือกำลังยกลง จากรถยนต์ หรือทรัพย์สินที่รถยนต์กำลังยก จากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง

(ง) ทรัพย์สินที่ได้รับความเสียหายจากการรั่วไหลของสารเคมีหรือวัตถุอันตรายที่บรรทุกอยู่ในรถยนต์ เว้นแต่การรั่วไหลนั้นเกิดจากอุบัติเหตุจากรถยนต์ การรั่วไหลของแก๊ส หรือเชื้อเพลิงเพื่อการเดินเครื่องของรถยนต์

## ข้อ 2. ความเสียหายส่วนแรก

ผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบเองต่ออุบัติเหตุแต่ละครั้ง ดังนี้

(ก) 2,000 บาทแรก ของความเสียหายต่อทรัพย์สิน ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยในเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ นอกเหนือจากที่ได้ระบุไว้ในตาราง

(ข) ตามจำนวนเงินส่วนแรกของความเสียหาย ดังระบุไว้ในตาราง

(ค) 2,000 บาทแรก ของความเสียหายต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก ในกรณีเป็นการประกันภัยประเภทระบุชื่อผู้ขับขี่ หากความเสียหายนั้นเป็นความรับผิดชอบของผู้ขับขี่รถยนต์คันเอาประกันภัยซึ่งมิใช่ผู้ขับขี่ที่ระบุชื่อในกรมธรรม์ประกันภัย

ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายส่วนแรกเกินหนึ่งข้อ ให้ถือว่าความรับผิดชอบแต่ละข้อเป็นความรับผิดชอบที่เพิ่มขึ้น

ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบค่าเสียหายส่วนแรกเอาตาม (ก) (ข) และ (ค) บริษัทจะจ่ายแทนผู้เอาประกันภัยไปก่อน เมื่อบริษัทได้จ่ายเงินที่ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบไปแล้ว ผู้เอาประกันภัยต้องคืนให้บริษัทภายใน 7 วัน นับแต่ได้รับหนังสือเรียกร้องจากบริษัท

## ข้อ 3. ค่าใช้จ่ายในการต่อสู้คดี

ถ้าผู้เอาประกันภัยถูกฟ้องศาลให้ใช้ค่าสินไหมทดแทน ซึ่งการประกันภัยนี้มีการคุ้มครองบริษัทจะต่อสู้คดีในนามของผู้เอาประกันภัยโดยค่าใช้จ่ายของบริษัท เว้นแต่บริษัทได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเต็มจำนวนเงินความคุ้มครองก่อนมีการฟ้องร้องแล้ว

#### ข้อ 4. การคุ้มครองความรับผิดชอบของผู้ขับขี่

บริษัทจะถือว่าบุคคลใดซึ่งขับขี่รถยนต์ โดยได้รับความยินยอมจากผู้เอาประกันภัยเสมือนหนึ่งเป็นผู้เอาประกันภัยเอง แต่มีเงื่อนไขว่า

4.1 บุคคลนั้นต้องปฏิบัติเสมือนหนึ่งเป็นผู้เอาประกันภัยเองและอยู่ภายใต้ข้อกำหนดกรมธรรม์ประกันภัยนี้

4.2 บุคคลนั้นไม่ได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจากกรมธรรม์ประกันภัยอื่นหรือได้รับแต่ไม่เพียงพอบริษัทจึงจะรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนเฉพาะส่วนที่เกินเท่านั้น

#### ข้อ 5. การคุ้มครองความรับผิดของผู้โดยสาร

กรมธรรม์นี้ให้ความคุ้มครองความรับผิดชอบของผู้โดยสาร เมื่อผู้โดยสารนั้นจะต้องรับผิดชอบจากรถยนต์หรืออยู่ในทาง หรือสิ่งที่บรรทุกหรือติดตั้งในรถยนต์นั้น ทั้งนี้เฉพาะเท่าที่มีการประกันภัยไว้โดยมีเงื่อนไขว่าบุคคลนั้นไม่ได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจากกรมธรรม์อื่น หรือได้รับแต่ไม่เพียงพอ บริษัทจึงจะรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนเฉพาะส่วนที่เกินเท่านั้น

#### ข้อ 6. การคุ้มครองนายจ้าง

กรมธรรม์ประกันภัยนี้ให้ความคุ้มครองถึงนายจ้างซึ่งไม่ใช่ผู้เอาประกันภัยเมื่อนายจ้างจะต้องรับผิดชอบจากการใช้รถยนต์คันเอาประกันภัยโดยลูกจ้างในทางการที่จ้าง ทั้งนี้เฉพาะเท่าที่มีการประกันภัยไว้แต่มีเงื่อนไขว่า

6.1 นายจ้างต้องปฏิบัติตนอยู่ภายใต้ข้อกำหนดของกรมธรรม์ประกันภัยนี้

6.2 นายจ้างไม่ได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจากกรมธรรม์อื่น เว้นแต่ค่าสินไหมทดแทนที่ได้รับชดใช้นั้น ไม่เพียงพอบริษัทจึงจะรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนเฉพาะส่วนที่เกินเท่านั้น

6.3 การคุ้มครองนี้ไม่เพิ่มจำนวนเงินจำกัดความรับผิดของบริษัท

#### ข้อ 7. การยกเว้นทั่วไป การประกันภัยตามหมวดนี้ ไม่คุ้มครองความรับผิดชอบอันเกิดจาก

7.1 การใช้รถยนต์นอกอาณาเขตคุ้มครอง

7.2 การใช้รถยนต์ทางผิดกฎหมาย เช่น ใช้รถยนต์ไปปล้นทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือใช้ขนยาเสพติด เป็นต้น

7.3 การใช้ในการแข่งขันความเร็ว

7.4 การใช้ลากจูงหรือผลักดัน เว้นแต่รถที่ถูกลากจูงหรือถูกผลักดันได้ประกันภัยไว้กับบริษัทด้วย หรือเป็นรถลากจูง โดยสภาพหรือรถที่มีระบบห้ามล้อเชื่อมโยงถึงกัน

7.5 ความรับผิดชอบซึ่งเกิดจากสัญญาที่ผู้ขับขี่ทำขึ้น ซึ่งถ้าไม่มีสัญญานั้นแล้ว ความรับผิดชอบของผู้ขับขี่จะไม่เกิดขึ้น

7.6 การขับขี่โดยบุคคลซึ่งในขณะที่ขับขี่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเส้นเลือดไม่น้อยกว่า 150 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์

ข้อ 8. ข้อสัญญาพิเศษ ภายใต้จำนวนเงินจำนวนจำกัดความรับผิดที่ระบุไว้ในตาราง บริษัทจะไม่ยกเอาความไม่สมบูรณ์แห่งกรรมธรรม์ประกันภัยหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้เอาประกันภัย หรือข้อ 7.1, 7.2 , 7.3, 7.4, 7.5 หรือเงื่อนไขทั่วไป เว้นแต่ข้อ 3. ของหมวดเงื่อนไขทั่วไป เป็นข้อต่อสู้บุคคลภายนอก เพื่อปฏิเสธความรับผิดตาม 1.1 ในหมวดนี้

ส่วนเงื่อนไข 7.6 บริษัทจะไม่นำมาเป็นข้อต่อสู้บุคคลภายนอกเพื่อปฏิเสธความรับผิดทั้งตาม 1.1 และ 1.2 ในหมวดนี้

ในกรณีที่บริษัทไม่ต้องรับผิดตามกฎหมาย หรือรับผิดตามกรรมธรรม์ประกันภัยนี้ต่อผู้เอาประกันภัย แต่บริษัทได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนไปแล้วความวรรคหนึ่งและวรรคสอง ในความรับผิดที่ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดต่อบุคคลภายนอกไปแล้ว ผู้เอาประกันภัยต้องใช้จำนวนเงินที่บริษัทได้จ่ายไปนั้นคืนให้บริษัทภายใน 7 วัน นับแต่ได้รับหนังสือเรียกร้องจากบริษัท

## หมวดการคุ้มครองรถยนต์สูญหายไฟไหม้

### ข้อ 1. ข้อตกลงคุ้มครอง

รถยนต์สูญหาย บริษัทจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทน เมื่อรถยนต์หรือส่วนหนึ่งส่วนใดของรถยนต์ รวมทั้งอุปกรณ์ เครื่องตกแต่งหรือสิ่งที่ติดอยู่ประจำกับตัวรถยนต์ตามมาตรฐานที่ติดตั้งมาที่รถยนต์โดยโรงงานประกอบรถยนต์หรือศูนย์จำหน่ายรถยนต์ และให้รวมถึงอุปกรณ์เครื่องตกแต่งที่ได้ทำเพิ่มขึ้น และผู้เอาประกันภัยได้แจ้งให้บริษัททราบด้วยแล้ว สูญหายไป อันเกิดจากการกระทำความผิดเฉพาะฐานลักทรัพย์ ชิงทรัพย์ ปล้นทรัพย์ ยักยอกทรัพย์ หรือเกิดความเสียหายต่อรถยนต์ อันเกิดจากการกระทำผิด หรือการพยายามกระทำผิดเช่นนั้น

รถยนต์ไฟไหม้ บริษัทจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทน เมื่อรถยนต์เกิดความเสียหายจากไฟไหม้ ไม่ว่าจะเป็นการไหม้ด้วยตัวของมันเอง หรือเป็นการไหม้ที่เป็นผลสืบเนื่องจากสาเหตุใดๆ ก็ตาม

### ข้อ 2. การชดใช้ความเสียหายหรือสูญหายต่อรถยนต์

**2.1 ในกรณีรถยนต์สูญหาย** อันเกิดจากการลักทรัพย์ ชิงทรัพย์ ปล้นทรัพย์ และยักยอกทรัพย์ บริษัทจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนเต็มจำนวนเงินเอาประกันภัย ที่ระบุไว้ในตารางโดยผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์แล้วแต่กรณีต้องโอนกรรมสิทธิ์รถยนต์ให้แก่บริษัททันที โดยค่าใช้จ่ายของบริษัท และให้ถือว่าการคุ้มครองรถยนต์นั้นเป็นอันสิ้นสุด

ในกรณีที่บริษัทได้รับรถยนต์คืนมาแล้ว บริษัทต้องมีหนังสือแจ้งให้ผู้เอาประกันภัยทราบทางไปรษณีย์ลงทะเบียนภายใน 7 วัน นับแต่วันที่ได้รับรถยนต์คืนมา ตามที่อยู่ครั้งสุดท้ายที่ผู้เอาประกันภัย แจ้งให้บริษัททราบ และบริษัทยินยอมให้ผู้เอาประกันภัยใช้สิทธิ

**2.1.1** ขอรับรถยนต์คืน โดยผู้เอาประกันภัยต้องคืนเงินที่ได้รับชดใช้ไปทั้งหมดให้แก่บริษัท ถ้ารถยนต์นั้นเกิดความเสียหาย บริษัทต้องจัดซ่อมให้โดยค่าใช้จ่ายของบริษัทก่อนคืน

**2.1.2** การสละสิทธิไม่ขอรับรถยนต์คืน

ทั้งนี้ผู้เอาประกันภัยจะต้องแจ้งการใช้สิทธิให้บริษัททราบภายใน 30 วัน นับแต่วันที่ได้รับหนังสือแจ้งจากทางบริษัท ถ้าผู้เอาประกันภัยไม่แจ้งขอใช้สิทธิภายในกำหนดเวลาดังกล่าว ให้ถือว่าผู้เอาประกันภัยไม่ประสงค์จะขอรับรถยนต์คืน

**2.2 ในกรณีรถยนต์เสียหายสิ้นเชิง** บริษัทจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนเต็มจำนวนเงินเอาประกันภัยที่ระบุไว้ในตาราง

รถยนต์เสียหายสิ้นเชิง หมายถึง รถยนต์ได้รับความเสียหายจนไม่อาจซ่อมให้อยู่ในสภาพเดิมได้ หรือเสียหายไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 ของมูลค่ารถยนต์ในขณะที่เกิดความเสียหาย

ในกรณีที่เอาประกันภัยไว้ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 80 ของมูลค่ารถยนต์ในขณะที่เอาประกันภัยผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์แล้วแต่กรณีต้องโอนกรรมสิทธิ์รถยนต์ให้บริษัททันที โดยค่าใช้จ่ายของบริษัทและให้ถือว่าการคุ้มครองรถยนต์นั้นเป็นอันสิ้นสุด

**2.3 ในกรณีรถยนต์ได้รับความเสียหาย แต่ไม่ถึงกับเสียหายสิ้นเชิง หรือสูญหายบางส่วน** บริษัทและผู้เอาประกันภัยอาจตกลงกันให้มีการซ่อม หรือเปลี่ยนรถยนต์ซึ่งมีสภาพเดียวกันแทนได้ทั้งนี้รวมทั้งอุปกรณ์ของรถยนต์นั้น หรือจะชดใช้เงินเพื่อทดแทนความเสียหายหรือสูญหายนั้นก็ได้

ในการซ่อมรถยนต์หรือในการกำหนดจำนวนเงินชดใช้ หากตกลงกันไม่ได้ ให้จัดซ่อมโดยอู่กลางประกันภัยที่สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยแต่งตั้ง

#### **ข้อจำกัดความรับผิดชอบของบริษัท**

ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องสั่งอะไหล่จากต่างประเทศ บริษัทรับผิดชอบไม่เกินกว่าราคานำส่งที่ส่งมาทางเรือ

### **ข้อ 3. การดูแลขนย้าย**

เมื่อมีความเสียหายต่อรถยนต์ ที่เกิดจากไฟไหม้ บริษัทจะจ่ายค่าดูแลรักษารถยนต์ และค่าขนย้ายรถยนต์ทั้งหมด นับแต่วันเกิดเหตุจนกว่าการซ่อมแซม หรือการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจะเสร็จสิ้นตามจำนวนที่จ่ายไปจริง แต่ไม่เกินร้อยละยี่สิบของค่าซ่อมแซม

### **ข้อ 4. การสวัสดิการ**

ในกรณีที่มีความเสียหายหรือสูญหายต่อรถยนต์ เมื่อบุคคลอื่นเป็นผู้ใช้รถยนต์โดยได้รับความยินยอมจากผู้เอาประกันภัยบริษัทสวัสดิการในการไล่เบี้ยจากผู้ใช้นั้น เว้นแต่การใช้โดยบุคคลของสถานให้บริการเกี่ยวกับการซ่อมแซมรถ การทำความสะอาดรถ การบำรุงรักษารถ หรือการติดตั้งอุปกรณ์เพิ่มเติม เมื่อรถยนต์ได้ส่งมอบให้เพื่อรับบริการนั้น

**ข้อ 5. การยกเว้นรถยนต์สูญหายไฟไหม้ การประกันภัยนี้ไม่คุ้มครองความเสียหาย หรือไฟไหม้  
อันเกิดจาก**

5.1 ความเสียหายหรือสูญหายอันเกิดจากการลักทรัพย์ หรือยักยอกทรัพย์ โดยบุคคล  
ที่ได้รับมอบหมายหรือครอบครองรถยนต์ตามสัญญาเช่า สัญญาเช่าซื้อ หรือสัญญาจำนำ หรือโดย  
บุคคลที่จะกระทำสัญญาดังกล่าวข้างต้น

5.2 การใช้รถยนต์นอกอาณาเขตที่คุ้มครอง

## หมวดการคุ้มครองความเสียหายต่อรถยนต์

### **ข้อ 1. ข้อตกลงคุ้มครอง**

ความเสียหายต่อรถยนต์ บริษัทจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นระหว่างระยะเวลาประกันภัย ต่อรถยนต์รวมทั้งอุปกรณ์ เครื่องตกแต่ง หรือสิ่งที่ติดประจำอยู่กับรถยนต์มาตรฐานที่ติดตั้งมาที่รถยนต์โดยโรงงานประกอบรถยนต์ หรือศูนย์จำหน่ายรถยนต์และให้รวมถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นจากไฟไหม้ แต่ไม่รวมถึงความเสียหายที่เกิดจากไฟไหม้

ความรับผิดชอบของบริษัทจะมีไม่เกินจำนวนเงินเอาประกันภัย ที่ระบุไว้ในตาราง

ไฟไหม้ ในที่นี้หมายถึงความเสียหายต่อรถยนต์ที่เป็นผลมาจากไฟไหม้ ไม่ว่าจะเป็นการไหม้โดยตัวของมันเอง หรือเป็นการไหม้ที่เป็นผลสืบเนื่องมาจากสาเหตุอื่นใด

### **ข้อ 2. การชดใช้ความเสียหายต่อรถยนต์**

2.1 ในกรณีรถยนต์เสียหายสิ้นเชิง บริษัทจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนเต็มจำนวนเงินเอาประกันภัยที่ระบุไว้ในตาราง

ในกรณีที่เอาประกันภัยไว้ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 80 ของมูลค่ารถยนต์ในขณะที่เอาประกันภัยผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์แล้วแต่กรณีต้องโอนกรรมสิทธิ์รถยนต์ให้แก่บริษัททันที โดยค่าใช้จ่ายของบริษัทและให้ถือว่าการคุ้มครองรถยนต์นั้นเป็นอันสิ้นสุด

รถยนต์เสียหายสิ้นเชิง ในที่นี้หมายถึง รถยนต์ได้รับความเสียหายจนไม่อาจซ่อมให้อยู่ในสภาพเดิมได้ หรือเสียหายไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 ของมูลค่ารถในขณะที่เกิดความเสียหาย

2.2 ในกรณีรถยนต์ได้รับความเสียหาย แต่ไม่ถึงกับเสียหายสิ้นเชิง บริษัทและผู้เอาประกันภัยอาจตกลงกันให้มีการซ่อมหรือเปลี่ยนรถยนต์ซึ่งมีสภาพเดียวกันแทนได้ ทั้งนี้รวมทั้งอุปกรณ์ของรถยนต์นั้น หรือจะชดใช้เงินเพื่อทดแทนความเสียหายนั้นได้

ในการซ่อมรถยนต์ หรือในการกำหนดจำนวนเงินชดใช้หากตกลงกันไม่ได้ ให้จัดซ่อมโดยอยู่กลางการประกันภัยที่สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยแต่งตั้ง

#### **ข้อจำกัดความรับผิดชอบของบริษัท**

ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องส่งอะไหล่จากต่างประเทศบริษัทรับผิดชอบไม่เกินกว่าราคานำเข้าที่ส่งมาทางเรือ

### ข้อ 3. การดูแลขนย้าย

เมื่อรถยนต์เกิดความเสียหายซึ่งมีการคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยนี้บริษัทจะจ่ายค่าดูแลรักษารถยนต์และค่าขนย้ายรถยนต์ทั้งหมดนับแต่วันเกิดเหตุ จนกว่าการซ่อมแซม หรือการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจะเสร็จสิ้นตามจำนวนที่จ่ายไปจริง แต่ไม่เกินร้อยละยี่สิบของค่าซ่อมแซม

### ข้อ 4. ความเสียหายส่วนแรก ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบเองต่ออุบัติเหตุแต่ละครั้ง ดังนี้

- (ก) 1,000 บาท แรกของความเสียหายอันเกิดจากการชน หรือคว่ำหรือในกรณีที่เกิดจากการชน แต่ผู้เอาประกันภัยไม่สามารถแจ้งให้บริษัททราบถึงคู่กรณีอีกฝ่ายหนึ่งได้
- (ข) ตามจำนวนเงินในส่วนแรกของความเสียหายดังระบุไว้ในตาราง
- (ค) 6,000 บาทแรก ของความเสียหายรถยนต์ ที่เกิดจากการชน การคว่ำ ในกรณีเป็นการประกันภัยประเภทระบุชื่อผู้ขับขี่ หากผู้ขับขี่รถยนต์คันเอาประกันภัยในขณะที่เกิดอุบัติเหตุมิใช่ผู้ขับขี่ที่ระบุชื่อในกรมธรรม์ประกันภัย

ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบตามข้อต่างๆ ดังกล่าวเกินกว่าหนึ่งข้อ ให้ถือว่าความรับผิดชอบแต่ละข้อ เป็นความรับผิดชอบที่เพิ่มขึ้น

ผู้เอาประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายส่วนแรก (ข) และ (ค) หากความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นมิได้เกิดจากความประมาทของรถยนต์คันเอาประกันภัย และผู้เอาประกันภัยสามารถแจ้งให้บริษัททราบถึงคู่กรณีอีกฝ่ายหนึ่งได้

ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบค่าเสียหายส่วนแรกเองตาม (ก) (ข) และ (ค) บริษัทจะจ่ายแทนผู้เอาประกันภัยไปก่อน เมื่อบริษัทได้จ่ายเงินที่ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบไปแล้ว ผู้เอาประกันภัยต้องใช้คืนให้บริษัทภายใน 7 วัน นับแต่ได้รับหนังสือเรียกร้องจากบริษัท

### ข้อ 5. การรักษารถยนต์

ผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบเอง เมื่อเกิดความเสียหายเพิ่มขึ้น หรือต้องประสบอุบัติเหตุอื่น เนื่องจากการใช้รถยนต์ก่อนที่จะมีการซ่อมแซมตามที่จำเป็น หรือไม่ได้จัดให้มีการดูแล เมื่อรถยนต์เกิดอุบัติเหตุหรือเครื่องเสีย

#### ข้อ 6. การสละสิทธิ

ในกรณีที่มีความเสียหายต่อรถยนต์ เมื่อบุคคลอื่นเป็นผู้ใช้รถยนต์โดยได้รับความยินยอมจากผู้เอาประกันภัย บริษัทสละสิทธิในการไล่เบี้ยจากผู้ใช้นั้น เว้นแต่การใช้โดยบุคคลของสถานให้บริการเกี่ยวกับการซ่อมแซมรถ การทำความสะอาดรถ การบำรุงรักษาหรือการติดตั้งอุปกรณ์เพิ่มเติม เมื่อรถยนต์ได้ส่งมอบให้เพื่อรับบริการนั้น

#### ข้อ 7. การยกเว้นความเสียหายต่อรถยนต์ การประกันภัยนี้ไม่คุ้มครอง

- 7.1 การเสื่อมราคา หรือการสึกหรอของรถยนต์
- 7.2 การแตกหักของเครื่องจักรกลไกของรถยนต์ หรือการเสีย หรือการหยุดของเดินของเครื่องจักรกลไก หรือเครื่องไฟฟ้าของรถยนต์อันมิได้เกิดจากอุบัติเหตุ
- 7.3 ความเสียหายโดยตรงต่อรถยนต์ อันเกิดจากการบรรทุกน้ำหนัก หรือจำนวนผู้โดยสารเกินกว่าที่ได้รับอนุญาต อันมิได้เกิดจากอุบัติเหตุ
- 7.4 ความเสียหายต่อยางรถยนต์ อันเกิดจากการฉีกขาดหรือการระเบิด เว้นแต่กรณีมีความเสียหายเกิดขึ้นต่อส่วนอื่นของรถยนต์ในเวลาเดียวกัน
- 7.5 ความเสียหายอันเกิดจากการขาดการใช้รถยนต์เว้นแต่การขาดการใช้รถยนต์นั้นเกิดจากบริษัทประวิงการซ่อมหรือซ่อมล่าช้าเกินกว่าที่ควรเป็น โดยไม่มีเหตุผลอันสมควร

#### ข้อ 8. การยกเว้นการใช้ การประกันภัยนี้ไม่คุ้มครอง

- 8.1 การใช้รถยนต์นอกอาณาเขตที่คุ้มครอง
- 8.2 การใช้รถยนต์ไปบนทางที่ผิดกฎหมาย เช่น ใช้รถยนต์ไปปล้นทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือใช้ขนยาเสพติด เป็นต้น
- 8.3 การใช้ในการแข่งขันความเร็ว

#### ข้อ 9. การยกเว้นการใช้อื่นๆ การประกันภัยนี้ไม่คุ้มครอง

- 9.1 การใช้ลากจูง หรือผลัดคัน เว้นแต่รถที่ถูกลากจูง หรือถูกผลัดคันได้ประกันภัยไว้กับบริษัท ด้วยหรือเป็นรถลากจูงโดยสารหรือรถที่มีระบุน้ำมันล้อเชื่อมโยงถึงกัน
- 9.2 การใช้รถยนต์นอกเหนือจากที่ระบุไว้ในตารางในขณะเกิดอุบัติเหตุ
- 9.3 การขับขี้นโดยบุคคลซึ่งในขณะขับขี้นมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเส้นเลือดไม่น้อยกว่า 150 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์

9.4 การจับขี้โดยบุคคลที่ไม่เคยได้รับใบอนุญาตจับขี้ใดๆ หรือเคยได้รับแต่ถูกตัดสิทธิ ตามกฎหมาย หรือใช้ใบจับขี้รจกยานยนต์ไปจับขี้รถยนต์

การยกเว้นตาม ข้อ 9.1, 9.2 , 9.3 , 9.4 จะไม่นำมาใช้ในกรณีที่มีความเสียหายต่อรถยนต์ ที่เกิดขึ้น และมีใช้ความประมาทของผู้จับขี้รถยนต์ที่เอาประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยนี้

แต่ในกรณีที่เป็นการประกันภัยประเภทระบุชื่อผู้จับขี้การยกเว้นตาม 9.4 จะไม่นำมาใช้ บังคับ หากผู้จับขี้ในขณะเกิดความเสียหาย เป็นผู้จับขี้ที่ถูกระบุชื่อในกรมธรรม์ประกันภัย

## ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-นามสกุล นายชำนาญ หยูตั้ง  
วุฒิการศึกษา ปริญญา 2546 นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง  
ตำแหน่งและสถานที่ทำงานปัจจุบัน ทนายความของบริษัท วิริยะประกันภัย จำกัด (มหาชน)